Welches Schicksal

wird der V. Artikel

des Pariser Friedens

der von der

freien Rhein-Schifffahrt

und einem

freiern Völkerverkehr spricht;

haben?

Wird es ihm nicht ergehen wie seinen Vorgängern ähnlichen Artikeln

enthalten

im Westphälischen, Ryswicker, Badener, Wiener, und Lüneviller Friedensschlusse.

Frankfurt am Main
in der Andreäischen Buchhandlung
1814

Vorrede.

Cicero schrieb einst an einen Bekannten: „Freund ich habe dießmal nicht Zeit mich kurz zu fassen," und so geht es auch dem Schreiber dieses; es ist ihm aber Herzensdrang, das zu sagen, was das Nachstehende enthält, und er findet in dem: „Dixi et Salvavi animam" seine Beruhigung.

Welcher Teutsche sollte sich nicht über die schönen Grundsätze freuen, welche der V. Artikel des neusten Pariser Friedensschlusses enthält? Wem aber Teutschlands Geschichte nicht fremd ist, die ihm zuruft: daß der Westphälische, der Ryswicker, der Bader, der Wiener Friedensschluß, dann so viele teutsche Reichsgesetze, und in unsern Zeiten, der auf die Rastatter Verhandlungen gegründete Lüneviller Friede dieselben Grundsätze von der freien Rheinschifffahrt aufstellt, und dennoch keine Spur davon in dem Erfolg sichtbar war, der wird nichts destoweniger in großen Sorgen stehen, daß der V. Artikel des Pariser Friedens, das Schicksal seiner Vorgänger theilen könnte.

Ein Theil der teutschen Kaufleute, welchen die Geschichte der Vorzeit nicht bekannt ist, glaubt auch selbst, daß Alles, wie es bisher war, eben

so auch für die Zukunft bleiben müsse; Meinungen die auf öffentliche Verhandlungen wie die Erfahrung lehrt, nicht selten einen nachtheiligen Einfluß äußern.

Mit dem was Teutschland in Schifffahrt und Handlung in den Zeiten war, wo die Ströme die inner Teutschlands Marken liefen, frei waren, und mit dieser innern Stromfreiheit auch die der Meere sich in nächster Verbindung befand; dann mit den Ursachen des Zerfalls der teutschen Handlung, diejenige Zeitgenossen, welche gewöhnlich keine Geschichtsbücher lesen, etwas bekannt machen zu wollen, so wie Bemerkungen über Anstände welche seit des Octroivertrags sich zeigten, vorzutragen, sollte es verdienen gerechten Tadel?

Geschrieben im Monat Juni 1814.

Der Verfasser.

Inhaltsanzeige.

Vorrede.

I. Kapitel.

Pariser Friedensschluß vom 30. Mai 1814. V. Artikel, freie Schifffahrt auf dem Rhein und andern Strömen, — freierer Völkerverkehr.

II. Kapitel.

Der Westphälische, der Ryswicker, der Badische, der Wiener Friede, die im Lünneviller Frieden in diesem Punkt genehmigten Rastatter Verhandlungen, viele Reichsgesetze u. s. w. enthalten dieselbe Grundsätze von freier Schifffahrt und Handlung — und hatten doch keinen Erfolg.

III Kapitel.

Ursachen der großen Hindernisse entwickelt aus der Geschichte; ehemalige Größe des teutschen Handels.

IV. Kapitel.

Wie können aber nun diese allgemeine Hindernisse der teutschen Schifffahrt, und des teutschen Handels entfernt werden?

V. Kapitel.

Besondere Anstände gegen die freie Schifffahrt auf dem Rhein, und auf den in diesen sich ergießenden Nebenströmen. — Wie sind sie zu heben?

VI. Kapitel.

Schifffahrtsfreiheit auf andern Strömen Europens mit der des Rheins und seiner Nebenströme, dann überhaupt mehr Handelsfreiheit unter den europäischen Völkern ist sehr zu wünschen.

I. Kapitel.

Pariser Friedensschluß vom 30. Mai 1814. V. Artikel — freie Schiffahrt auf dem Rhein und andern Strömen; — freier Völkerverkehr.

Nun er es wieder ist, der alte Rhein, wenn gleich nicht nach des teutschen hochgesinnten Arndts heisem Wunsch, ganz, doch zum Theil Teutschlands Strom und nicht Teutschlands Gränze, so soll er dennoch, dieser zum Segen der Völker, zu einer großen schnellen Verbindung nicht nur Aller die an ihm und seinen Nebenströmen wohnen, sondern zu einem allgemeinen Verkehr eines großen Theils der europäischen Nationen, von der Natur geschaffene Fluß, nach dem V. Artikel des Pariser Friedensschlusses vom 30. Mai d. J. frei seyn, — für jeden der ihn befahren will, von seinem Ursprung an, wo er schiffbar wird, bis seine Wellen sich mit denen des Meeres vermischen, und freier soll werden der Verkehr der Völker. Die Worte jenes V. Artikels sind diese:

I. »La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable, jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur congrès des principes,

1. »Die Schifffahrt auf dem Rhein, von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis in das Meer, und so von da zurück, soll frei seyn, so daß sie Niemand untersagt werden kann, und man wird sich beim künftigen Congresse mit den

d'après lesquels on pourra regler les droits à lever par les Etats riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Grundsätzen beschäftigen, nach welchen auf die zweckmäßigste und dem Handel aller Nationen zuträglichste Weise die Abgaben, Erhebungsrechte der Rheinstaaten sollen festgesetzt werden.

II. Sera examiné et décidé de même dans le futur congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différens Etats.«

2. Man wird auch auf dem künftigen Congresse untersuchen, und bestimmen, auf welche Weise obiger Grundsatz auch ebenfalls auf andere Flüsse ausgedehnt werden könne, welche auf ihrem schiffbaren Laufe die Länder verschiedener Staaten durchfließen, oder sie trennen, um die Verbindungen zwischen den Völkern zu erleichtern, und eines dem andern weniger fremd zu machen.«

Heisen Dank den großen Männern, welche diese, Freiheit, Thätigkeit, Wohlstand und Frieden am sichersten befördernden Geschenke, den Völkern Europens zu machen sich bestreben. Heil ihnen!

Mögen sie nie müde werden, bis sie das schön begonnene Werk mit unerschütterlichem Muth zu einem glücklichen Ende gebracht, die Menge noch jezt vorhandener großer und kleiner Hindernisse überwunden, und auch die kleineren Verhältnisse welche viele einzele Menschen berühren, genau bestimmt haben; kleine Verhältnisse, an welchen öfters die schönsten Unternehmungen scheitern.

II. Kapitel.

Der Westphälische, der Ryßwicker, der Badische, der Wiener Friede, die im Lüneviller Frieden in diesem Punkt genehmigten Rastädter Verhandlungen; viele Reichsgesetze u. s. w. enthalten dieselben Grundsätze von freier Schifffahrt und Handlung — und hatten doch keinen Erfolg.

Schon die im Jahr 1648 zu Osnabrück und Münster zwischen den damals größten Mächten Europens zu Stande gekommenen Friedensschlüsse enthielten dieselbe schönen Grundsätze; es spricht sie aus der Osnabrückische Friede, Artikel IX.

§. 1 und 2. der Münsterische Friede.

§. 67 und 68. welche beide miteinander übereinkommen, in diesen Worten:

§. 1.

»Et quia publice interest, ut facta pace commercia vicissim reflorescant, ideo conventum est, ut, quae eorum praejudicio et contra utilitatem publicam hinc inde per Imperium belli occasione, noviter propria autoritate contra jura, privilegia et sine consensu Imperatoris atque Electorum Imperii, invecta sunt vectigalia et telonia, ut et abusus Bullae Brabantinae, indeque natae repressaliae et arresta, cum inductis peregrinis certificationibus, exactionibus, detentionibus, itemque immoderata postarum, omniaque alia inusitata onera et impedimenta, quibus commerciorum et navi-

gationis usus deterior redditus est, penitus tollantur, et provinciis portubus, fluminibus quibuscunque, sua pristina securitas, jurisdictio et usus, prout ante hos motus bellicos a pluribus retro annis fuit, restituantur et inviolabiliter conserventur.

§. 2.

»Territoriorum, quae flumina alluunt, et aliorum quorumcunque juribus ac privilegiis ut et teloniis ab Imperatore de consensu Electorum cum aliis, tum etiam Comiti Oldenburgensi in Visurgi concessis, aut usu diuturno introductis, in pleno suo vigore manentibus et executioni mandandis, tum ut plena sit commerciorum libertas et transitas ubique locorum terra marique tutus, adeoque ea omnibus et singulis utriusque partis foederatorum vasallis, subditis, clientibus et incolis, eundi, negotiandi, redeundique potestas data sit, virtuteque praesentium concessa intelligatur, quae unicuique ante Germaniae motus passim competebat: quos etiam magistratus utrinque, contra injustas oppressiones et violentias instar propriorum subditorum defendere ac protegere teneantur; hac conventione, ut et jure legeque cujusque loci per omnia salvis.«

Gerstlacher Handbuch der teutschen Reichsgesetze, 9ter Theil. S. 1385.

Der hierauf den 13. Febr. 1666 erfolgte Regensburger Reichsschluß, das kaiserliche Kommissionsdekret vom 10ten Merz 1666, bestätigt all dieses, und wegen wirklicher Execution wird den 31. Juli 1668 auf dem Reichstag ein Gutachten beschlossen, und vom Kaiser den 8. Oktober 1668 genehmigt, des Inhalts:

Gerstlacher am berührten Ort. S. 1392—1393.

1) »mehrerwehnte dero ins Reich ausgegangene kaiserliche Mandata an einem und dem andern zu repetiren, und zu schärfen, auch selbige, und die dißfalls noch weiter ergehende kaiserliche Edicta aller Orten in debita forma und consueto more insinuiren zu lassen;

2) die von dem Kontravenienten verwürkete Strafen, wo es nicht schon geschehen, zu determiniren, nicht wenigers

3) da sie, daß denselben mit Kontinuation oftberührter neuerlicher Beschwerden zuwider gehandelt werde, selbsten in Erfahrung bringen, oder von andern Nachricht erhalten, durch Mandata sine clausula, oder andere schleunige nachdrückliche Mittel und Wege, dem instrumento pacis gemäß, auf vorhergehende der Sachen summarische Erkundigung würklichen abzustellen, und respective zu reduciren, sodann,

4) der kaiserlichen Fiscalen, daß sie auf die Kontravenienten fleißige Aufsicht nehmen, und da sie deren von selbst, oder mittelst anderer erkundigen, welche sich dergleichen eigenmächtiger Impoßten und onerum jetzo oder inskünftige unterfangen,

gegen dieselbe der Gebühr nach mit fiskalischen schleunigen Processen ohne allen Respekt verfahren sollen, allergnädigst anzubefehlen geruhen wollen. Auf daß auch

5) mehr allerhöchst ermeldt Ihro Kaiserliche Majestät zuverläßigen Bericht haben möge, an welchen Orten, und wie weit angeregten kaiserlichen Edikten und noch weiters ergehenden Mandaten zuwider gehandelt werde, so werden dieselbe zugleich allergehorsamst ersucht, Sie durch Dero kaiserliches Schreiben die kraißausschreibende Fürsten dahin erinnern, und bei deren Pflichten womit sie derselben, und dem heiligen Reich verwandt, ermahnen wollen, sowohl in ihren, als auch der benachbarten Kraißen fleißige Nachfrag, ob? wo? und welchermaßen dergleichen in diesen Edikten abgeschafte und respektive reducirte Zölle, und Imposten, von Immediat- oder Mediatständen zu Wasser oder zu Land eingeführt, oder die alte erhöhet, und solcher Gestalten ein und ander, wie auch die Zollexaktion von der Stände und Gesandten Mobilien und Viktualien kontinuirt worden, zu halten, und Erkundigung einzuziehen, darüber alsdann nicht allein oft allerhöchstberührt Ihrer kaiserlichen Majestät gebührenden specificirten Bericht unverlängt zu erstatten, sondern auch solchen zu der Churmainzischen Kanzlei einzuschicken. Es solle auch

6) ein jeder Kraißstand, wann er von dergleichen Kontravention Wissenschaft erlangt, an besagten

Orten absonderlich mit seinem Bericht einzu- langen, befugt, und schuldig seyn.«

Der 1697 zu Ryßwick zwischen der Krone Frank- reich, und dem teutschen Reich geschlossene Friede enthält, im §. 52. Artikel:

»Redeant quoque mox a subscripta pace, commercia inter Sacrae Caesareae majestatis Imperiique, et Sacrae Regiae Majestatis Christianissimae regnique Galliae subditos, durante bello prohibita, in eam quae ante bellum fuit, libertatem, fruanturque, utrimque omnes et singuli, nominatim Urbium Imperialium et Emporiorum Hanseaticorum cives et incolae, terra marique, plenissima securitate, pristinis juribus, immunitatibus, privilegiis et emolumentis, per solennes tractatus aut vetustam consuetudinem obtentis; ulteriore conventione post pacem remissa.“

Der Badische Friede von 1714 kommt mit diesem §. 52. Artikel des Ryßwicker Friedens wörtlich überein. Der Wiener Frieden mit Frankreich vom Jahr 1738. §. 17. setzt fest:

»Commercia, quae a conclusa et ratihabita pace, inter Sac. Caes. majestatis Imperiique, et Sac. Reg. majestatis Christianissimae Regnique Galliae subditos, jam redierunt, maneant in ea libertate; ac si nectum forent, in eandem reponantur, quae Ryswicensis et Badensis pacis tractatibus fuit sancita; fruanturque utrinque omnes et singuli, nominatim Urbium Imperia-

lium et Emporiorum Hanseaticorum cives et incolae, terra marique plenissima securitate, pristinis juribus, immunitatibus, privilegiis et emolumentis, per solemnes tractus aut vetustam consuetudinem obtentis; ulteriore conventione, post ratihabitum praesentem pacis tractatum, remissa."

Im Verhältniß mit den ehemalig spanischen Niederlanden oder burgundischen Kraiß insbesondere, bestimmt der 24te Artikel des Rastätter Friedens von 1714:

»par le moyen de cette paix, les sujets de Sa Majesté Très-Chrêtienne et ceux desdits pais-bas Espagnols et des Places cédées par sa dite Majesté Très-Chrêtienne, pourront, en gardant le loix, coutumes et usages du paix, aller, venir, demeurer, trafiquer, retourner, traiter, negocier ensemble comme bons Marchands, meme vendre, changer, aliener, ou autrement disposer de biens, effets; meubles et immeubles, qu'ils ont ou auront situèes respectivement de part et d'autre, et chacun les y pourra achèter, Sujets ou non Sujets, sans que pour cette vente ou achât ils ayent besoin de part ni d'autre de permission autre que le present Traité.«

Der Badische Friede Art. 24.

»Hujus pacis vigore poterunt utrinque Majestatis Christianissimae ac provinciarum belgii locorumque per Sacram Regiam Majestatem Christianissimam cessorum subditi, observatis regionum seu locorum legibus, consuetudinibus et usibus, ire, venire, manere, re-

dire, tractare, et commercari justo mercatorum more, porro, et vendere, permutare, alienare, aut alio modo administrare bona, res mobiles et immobiles, quas apud alterutrum partem habent aut habunt, omnesque, sive subditi sint sive alii, ea emere poterunt, nullo alio privilegio aut permissu praeter praesentem tractatum requisito.«

In Absicht auf die Krone Spanien enthält der Wiener Friede mit Spanien vom Jahr 1725. Art. 3.

»Virtute hujus tractatus plene restituantur, et restituta sunto, a subscripta pace, commercia inter Sacrae Caesareo-Catholicae Majestatis, Imperiique, et Sacrae Regio-Catholicae Majestatis, Regnique Hispaniae subditos in eam, quae ante bellum fuit, libertatem, fruanturque utrinque omnes et singuli, nominatim urbium Imperialium, et Emporiorum Hanseaticorum cives et incolae, terra marique plenissima securitate, juribus, immunitatibus, privilegiis et emolumentis, quibus ante bellum fruiti sunt.«

In Absicht auf die Krone Schweden bestimmt der Nimmweger Friede mit Schweden. Art. 6.

»Redeant utrinque libera negotiandi commercia terra marique, sintque et maneant subditis Sacrae Caesareae Majestatis et Imperii, imprimis Civitatibus Hanseaticis in Regno, Provinciis, Ditionibus et Portubus Sueciae, et vicissim subditis Sueciae in Imperio, eadem libertas, immunitas, jura,

privilegia et emolumenta, quibus ante hos belli motus mutuo gavisi sunt.«

In demselben Geist waren abgefaßt der Landfriede von 1548. im Eingang §. 1. Religionsfriede oder Augsburger Reichsabschied von 1555. §. 14. und Regensburger Abschied von 1613. §. 4. Projekt der 1711 zwischen beiden höheren Reichskollegien verglichenen beständigen Wahlkapitulation Art. 7. so wie alle folgende Wahlkapitulationen unter Art. VII.

Bei den Rastädter Verhandlungen wurde vorzüglich von französischer Seite die freie Schiffahrt auf dem Rhein, und der in denselben sich ergießenden Nebenströme betrieben, und endlich auch in der von der teutschen Friedensdeputation dem französischen Gesandten den 10ten August 1798 zugestellten Note, in die gegenseitige Aufhebung der Rheinzölle, der Stapelrechte, Schifferzünfte und in eine sonst freie Schifffahrt gewilligt; und auf diese Rastädter Verhandlungen wurde der Lüneviller Friede gegründet; auch der §. 39. des ersten Entwurfs des Regensburger Hauptdeputationsschlusses enthielt dieselbe Grundsätze.

Und trotz all dieser Friedensschlüsse, troz aller älteren und neuern Handlung und Schifffahrt begünstigenden Verordnungen, was war der Erfolg?

Der großherzoglich Badische geheime Hofrath Gaum, in den Bemerkungen über den Octroivertrag und die Mainzer Schifferorganisation rc. Heidelberg 1806 faßt, nachdem er die Geschichte der Rheinschiffahrt vorangehen ließ; S. 44. §. 9. das Resultat in die Worte:

»Aus dieser geschichtlichen Darstellung ergibt sich, daß bis auf die Zeiten des Friedens zu

Lüneville, und des Reichsdeputations-Hauptrezesses, die Freiheit der Rheinschifffahrt, während die Reichsgesetze und Friedensschlüsse sie in der Reihe bestätigten, gänzlich verlohren war.«

III. Kapitel.

Ursachen der großen Hindernisse, entwickelt aus der Geschichte; ehemalige Größe des teutschen Handels.

Was brachte aber den schlechten Erfolg so schöner, so feierlich von den ersten Mächten Europens ausgesprochener Sätze hervor?

Die Geschichte, die beste Lehrmeisterin rede!

Ohne zu weit in die alte Zeiten hinauf zu steigen, vernehme man zuerst, was ehemals der teutsche Handel und die innigst mit ihm verbundene Schifffahrt war.

Zuerst Ihr derzeitige Bewohner der beiden Städte Cöln und Mainz, die Ihr wahrscheinlich dem V. Artikel des Pariser Friedens Euren Beifall nicht recht werdet zollen wollen, worüber unten im V. Kapitel noch weiter die Sprache ist, laßt Euch erzählen, was die waren, die im 12. 13. 14. und 15ten Jahrhundert inner Euren Ringmauren ihr Wesen trieben, und zur Zeit des höchsten Flors ihres Handels keinen erzwungenen Stapel besaßen.

»Die Cölner« — versichert Fischer, der seine Nachrichten aus den ersten Quellen geschöpft hat, — in der Geschichte des teutschen Handels, 1r Theil, 2te Auflage. Hannover 1793. LXIII. Kapitel, Beschreibung der teutschen Handelsstädte im Mittelalter, S. 945–947. »blieben seit der Römer Zeit eine handelnde Nation,

Ihre uralte Messe, die sie um Ostern hielten, besuchte man nicht nur aus den benachbarten Rheinischen Städten, sondern auch aus den Seestädten, und aus den entferntesten Ländern, so daß sich beständig eine ungeheure Menge Menschen in der Stadt befanden, und daher bei einem gewissen Aufstande auf einmal 300 Kaufleute davon zogen.

Cöln scheint seit langer Zeit ein Haupthandelsplaz in Teutschland gewesen zu seyn. Sie verschiffte Getraide, Wein und so weiter nach den Niederlanden. Nach Dresser trat sie 1201. dem Hansebund bei.

Das ist nur von dem besondern Bunde der Westseestädte, der Rheinischen und Niederländischen Städte zu verstehn. Sie errichtete zuerst Handelsverbindungen mit England, und es hielten sich dort eine Anzahl ihrer Kaufleute auf, wie das uns ein Schreiben König Johanns an den Magistrat zu Cöln von 1208 bestätigt. Dieser König nimmt zugleich dieselbe in seinen besondern Schuz, und läßt ihren Waaren unter Bezahlung des längst verglichenen Zolls die freie Einfuhr und Ausfuhr in allen seinen Staaten.

Wahrscheinlich sind sie, und Tiel auch die ersten Bewohner der Gildhalle in London gewesen, denn 1226 wollten sie, Tiel und die übrigen Bundesgenossen Lübek nicht in London dulden, und beschwerten diese mit Abgaben, und König Heinrich III. machte sie 1236 von der Entrichtung des Hauszinses frei, und räumte ihnen bei der Gelegenheit noch andere Vortheile ein.

Im XII. Jahrhundert schickte Cöln starke Flotten in den Ozean.

Ihr kaufmännisches Ansehen läßt sich schon aus dem Umstande schließen, daß ehemals beinahe alle Rheinische, Niederländische und Westphälische Städte sich cölnischen Gewichts und Maases bedient haben.

Die Mark Silber war nach cölnischer Währung bestimmt.

Man hatte cölnische Ehle und dergleichen mehr. Jene galt in Italien, Schweden und Dänemark.

Fischer II. Theil. Geschichte des 14. Jahrhunderts. XXII. Kapitel. S. 234 — 235.

Cöln konnte an Reichthümern nicht mehr zunehmen, als es schon seit mehreren Jahrhunderten besas. Als Haupt des westlichen Städtebunds, und als hansische Quartierstadt fuhr sie noch immer fort, ihr Maaß und ihre Münzwährung den übrigen zum Muster zu machen.

Und Eure Vorväter, Ihr Mainzer, hatten einst die glorreichen Zeiten, wo ihr Mitbürger Waldbott, weil ihre Stadt als eine der ersten Handelsstädte da stand, und ihr wegen ihres großen Handels die Störung des Landfriedens, und die Zölle, welche eigenmächtiger Weise an dem Rhein wollten eingeführt werden, vorzüglich lästig waren, die Veranlassung zu dem großen Rheinischen Bund wurde — und die Stadt Mainz die Anordnung und die Aufsicht über die Niederteutschen Städte führte. Handelsstädte, und nicht blos Umschlag- und Niederlagstädte von Waaren die größtentheils nicht Euch sondern Fremden gehören, müßt ihr wieder werden.

Diß könnt ihr aber nur durch allgemeine Freiheit der Schifffahrt, und den mit ihr verbundenen freien Handel.

Könnt ihr Euch dann messen und besonders kann denn Mainz sich messen in der Handlung mit dem benachbarten Frankfurt, das nur an einem Nebenstrom liegt, und keine Zwangsstapel besitzt?

Zwangsrechte machen träge, und tödten die höhere Betriebsamkeit. Die vereinigten Niederländer waren bereits vor ihrer Trennung von den übrigen Niederländischen Provinzen ein eben so mächtiges Handelsvolk, als nachher in ihren guten Zeiten. Ohne ins Einzelne zu gehen, höre man

Fischer im 3. Theil. Vorrede S. XXI. Geschichte der 2ten Hälfte des 16ten Jahrhunderts.

»Bei Holland wird, wenn ich nicht irre meine Beobachtung und Darstellung neu seyn. Daß der Anwachs und die Ausdehnung seines Handels und seiner Schifffahrt, schon längst vor den Niederländischen Unruhen, und seit dem vorigen Jahrhunderte, hauptsächlich in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts sich ereignete, und es schon 1560 die eigenthümliche Vorzüge, und die Beschaffenheit besessen hätte, die man heut zu Tage an ihm bewundert.«

Ueberhaupt war aber Teutschlands Handel allgemein; auch mit Rußland bestand eine starke Handlungsverbindung.

Fischer 2. Theil, S. 576.

»Zu Anfang des sechzehnten Jahrhunderts war der größte Handel zu Moskau, die Waaren, die dahin geliefert wurden, bestanden in allerlei Tüchern, Seide, Seidenzeuge, Gold- und Silberstoffe, Edelgesteine, Goldfaden, und alle Gattungen von edlem Metalle und Mineralien; Pfef-

fer, Saffran, Ingwer und dergleichen. Dagegen wurde dort abgeholt, allerlei grobes und feines Pelzwerk, Wachs und so weiter. Nach der Tartarey handelte man mit Sätteln, Pferdezäumen, Steigbügeln, Kleidern, Messern, Axten, Bogen, Spiegeln, Beuteln mit Waffen und Eisen aber nur insgeheim.

Reinhold Heidenstein sagt: die Russen hätten aus Persien Seide, gemaltes Seidenzeug, Edelgesteine und Perlen erhalten. Aus Teutschland und andern westlichen Staaten Europens Kriegswaffen, Kanonen, Schießpulver, Gold und Silber bekommen, und dafür ihr kostbares Pelzwerk, Leinwand, Wachs und Leder hingegeben. Den größten Theil jener Waaren brachten die teutschen Seestädte, die Liefländer, und die Schweden nach Nowogrod, und verführten von da aus, das rauhe und edle Pelzwerk sammt dem Wachse in die verschiedene Staaten Europens.«

Ferner Fischer 1. Theil, Vorrede, S. VI.

»Eine Hauptquelle des auswärtigen Handels der Teutschen, wodurch sie lange Zeit das Uebergewicht über die andern Europäer behaupten konnten, war der Levantische Waarenzug, der theils aus der großen Niederlage des Mittelalters, nämlich aus Konstantinopel, theils unmittelbar aus Indien, Asien, und besonders aus China Anfangs nach Kiow, und nachher nach Kaffa ging, von da an seinen Weg über Moskau nach Nowogrod und Wisby, und in der Folge nach Lübeck nahm, von wo aus hernach diese Produkte auf teut-

schen Schiffen in alle westliche Staaten Europens versendet wurden.«

Von den preussischen Landen gibt Fischer, nachdem er im 2. Theil, ihre Größe im Handel zu Wasser und zu Land im Detail erzählt hat, sein Urtheil von dem frühern preussischen Handel in der Vorrede zum 2. Theil dahin:

»ich glaube nicht zu irren, wenn ich zu behaupten fortfahre, daß eben die Städte und Länder, die in Teutschlands glänzendster Handelsepoche mit allen Welttheilen Verkehr trieben, und auf allen Meeren ihre Schifffahrt ausbreiteten, jetzo größtentheils den preussischen Szepter verehren.«

In dem Ober- und Niedersächsischen Kraise bestand ein starker Transitohandel.

»Wegen des Transitohandels mit Teutschland kam das Gewerbe immer mehr in Obersachsen empor. Die Waaren die aus dem Reiche nach Oberteutschland gingen, oder von da herabkamen, mußten ihren Weg über Erfurt nehmen. Auf einer andern Seite ging der Waarenzug aus den Rheinischen Städten nach Zeiz und Naumburg, und die Cölnischen und Aachischen Kaufleute hatten hier große Niederlagen. Wie groß der innere Handel in diesen Gegenden gewesen ist, sieht man aus den Erfurtischen Geleits- und Zolltaflen von 1441, und aus dem Breve Pabst Johanns XXIII. von 1414. worin es heißt: daß bei der öffentlichen Messe zu Halle nach alter Gewohnheit eine ungeheure Anzahl Fremder zusammen gekommen wäre. Denn es dauerte in diesem Jahrhunderte noch der Transitohandel aus Böhmen, Schlesien und

Poh-

Pohlen, und die Waaren und Frachten, gingen auf zwei verschiedenen Handelswegen durch die Lausitz, Meissen, Magdeburg und einem Theil der Mark Brandenburg, theils nach den obersächsischen Handelsorten und theils nach den niederteutschen Seestädten.«

Fischer 2. Theil. S. 494—495.

Von den östreichischen Städten findet man vorzüglich Wien als starken Handelsplatz genannt. Venedigs große Macht und großer Reichthum, welche freie Schifffahrt und freier Handel ihr ehedem gab, ist allgemein bekannt.

Auch noch im sechszehenten Jahrhundert als bereits der Weg um das Cap der guten Hoffnung entdeckt war, war er groß der Handel der Teutschen.

Fischer a. ang. Ort, 2 Theil. S. 646 — 649. Handelsgeschichte des 16ten Jahrhunderts.

»Die Stadt Nürnberg blühte noch dieses ganze Jahrhundert hindurch, sie blieb mächtig, und hatte einen Ueberfluß an allen Waaren und Kunstsachen.«

Augsburg wurde jetzo die erste Handelsstadt in Teutschland, deren Umfang alle andere Städte übertraf. Ihr Handel kam 1505 zu seiner höchsten Vollkommenheit, da ihre Kaufleute in Gesellschaft mit etlichen Nürnbergischen, Florentinischen und Genuesischen Handelsleuten 3 Schiffe ausrüsteten, welche ihnen sechs und sechszig tausend Dukaten kosteten. Sie ließen sie mit der portugiesischen Flotte nach Ostindien gehen, und der reine Gewinnst betrug nach deren Rückkunft im Jahr 1509, 175 vom Hundert.

Diese Unternehmung wurde vorzüglich von den berühmten Stammvätern der heutigen Grafen von Fugger, den größten Kaufleuten, welche die Welt je gesehen hat, betrieben. Sie hatten sich ihre Reichthümer ursprünglich durch die Linnenarbeiten und die Wollenmanufacturen erworben. Nachher pachteten sie die kostbaren Erzadern zu Schwaz in Tirol, die ihnen jährlich zweimalhundert tausend Gulden reinen Gewinst einbrachten. Zur bequemern Führung des ostindischen Handels hielten sie sich ein eigenes Handelshaus zu Antwerpen. Ihre Geschäfte erstrekten sich aber auf alle Meere. Nicht nur in Italien und in der mittelländischen See hatten sie großen Handel, sondern auch im baltischen Meere, indem wir gehört haben, daß ihnen die Hansa 20 Schiffe wegnehmen ließ, die mit ungrischem Kupfer befrachtet waren, das sie über Krakau nach Danzig auf der Weichsel hatten verschiffen lassen.

Einer ihrer Verwandten war es, der bei der Bewirthung Karls V. das Kaminfeuer durch Zimmetholz unterhielt, und seine Hitze durch Einwerfung kaiserlicher Schuldverschreibungen für die vorgeschossenen Gelder zu der afrikanischen Seeunternehmung, verstärkte. Als Anton Fugger starb, so verließ er an baarem Gelde über Sechs Millionen Goldkronen, eine Menge Juwelen und Kostbarkeiten, und große Besitzungen in allen Theilen Europens und in den beiden Indien. Man wird also die Anekdote nicht übertrieben finden, daß eben dieser Kaiser bei der

Besehung des königlichen Schatzes zu Paris ganz kaltblütig ausrufte: Alles dieses kann ein Leinenweber zu Augsburg mit Geld bezahlen! 1507 hatten die Kaufleute von Augsburg, Nürnberg, Memmingen und Ravensburg dem Kaiser Maximilian die Summen zum Römerzuge vorgeschossen.«

Maxmilian ließ sich deswegen die Aufrechterhaltung dieses Handelszweigs so sehr angelegen seyn, weil dabei der Waarenzug durch einen Theil seiner Erbländer ging. Die Waarenniederlage der Teutschen zu Venedig, das sogenannte große teutsche Haus, wurde von dem Senate während dem Kriege mit dem Kaiser auf eigene Kosten wieder aufgebaut.

Man sieht daraus, daß die Venediger eben so aufmerksam auf die Erhaltung der Handlungsverbindung mit den Teutschen gewesen sind.

Den Wachsthum des oberländischen Handels und das Uebergewicht, das er um diese Zeit über das Gewerbe der Niederteutschen Hansa bekommen hat, erkennt man am besten aus den Waarenverzeichnissen der Stadt Antwerpen von diesem Zeitalter.

Die Hochteutschen verschickten hieher Silberstangen, Quecksilber, geschiedenes und rohes Kupfer in unglaublicher Quantität, die feinste hessische Leinwand, kostbare Spiegelgläßer, Barchend, deren Werth jährlich auf 600,000 Scudi geschätzt wurde, Waid, Färberröthe, Kermes, Salpeter, allerlei künstliches Haus- und Arbeitsgeräthe aus Messing gemacht, kurze Waaren, alle

Gattungen von Kriegsgeräthschaften, und weiße Rheinweine, deren Ausfuhr in 40,000 Fäßern bestand, und am Werthe anderthalb Millionen betrug. Durch diesen rheinischen und niederländischen Handel kam das Gewerbe in Schwaben immer mehr in Aufnahme. Die vornehmsten Personen beschäftigten sich damit, und errichteten große Handelsgesellschaften, die viele Aehnlichkeit hatten, mit den heutigen Seecompagnien in England, Frankreich und Holland. Sie schossen ebenfalls große Geldsummen zusammen, und damit wurden sowohl indische und levantische Waaren an Specerei, Seide, Baumwolle, Edelgesteine und andere Kostbarkeiten herbeigeschaft, als die eigenen Produkte an Weinen, Getreide, kurzen Waaren, als Nadeln, Spiegel, Puppen rc. ausgeführet. Eine Hauptniederlage befand sich damals in meiner Geburtsstadt Stuttgart. Eine Anekdote, die allen meinen landsmännischen Schriftstellern unbekannt geblieben ist! Die schwäbischen Handlungsgesellschaften hatten auf dergleichen Niederlagen ihre Factors, die den Handel führten, ihrer Principalschaft nach dem Ablaufe des Jahrs Rechnung ablegten, und die Dividende beliefierten. Das gemeine Volk auf dem Lande kannte fast keine andere Beschäftigung, als Leinwand machen. Nicht allein die Mütter mit ihren Töchtern beschäftigten sich damit, sondern auch die Männer und die Jünglinge traf man des Winters über dem Spinnrocken, oder am Webstuhle an. Sie machten,

ausser dem gewöhnlichen Barchend, Kölsch und Zwillich, hauptsächlich eine Gattung Atlas-Barchend, oder vielmehr Damast.

Fischer 2 Theil. S. 490—493. Handelsgeschichte des fünfzehenten Jahrhunderts:

»Ausländer, und darunter ein Kardinal, Aeneas Sylvius Piccolomini, haben uns überhaupt sehr schmeichelhafte Beschreibungen von den Städten Teutschlands aufbehalten. Wenn man die Wahrheit bekennen will, sagt er: so muß man gestehen, daß kein Volk in Europa anzutreffen ist, welches zierlichere und angenehmere Städte als Teutschland hätte. Man kann zwar einigen italienischen Städten, Venedig, Genua, Florenz und Neapel die wirklich einen großen Pracht und viele Herrlichkeit besitzen, gewisse Vorzüge einräumen. Aber Nation mit Nation verglichen, hat man keine Ursachen, die italienischen den deutschen Städten vorzuziehen. Denn Teutschland scheint eine neue Gestalt bekommen zu haben, und seine Städte scheinen nur seit ehegestern gebaut zu seyn.« An einem Orte versichert er: die teutschen Städte hätte er nur bewundern, nicht anpreißen können, und es wären nach seinem Urtheile die Teutschen die vortrefflichsten Mechaniker, und überträfen alle Völker in der Baukunst. Bei der einzelnen Beschreibung lobt er Cöln, die Pracht und die Verzierung, worin ihr vor allen europäischen Städten der Vorzug zukäme; Brügge nennt er das allgemeine Waarenlager der Abendländer; Strasburg vergleicht er mit Venedig, und findet sie noch vorzüglicher; Augs-

burg übertreffe an Reichthum alle Städte in der Welt; Danzig sey so mächtig, daß es fünfzig Tausend Mann ins Feld stellen könnte, und mit seinen Schiffen bedecke es die Ostsee; von dem Winke Lübecks hänge das Schicksal aller drey nordischen Reiche ab. Lüneburg ehemals durch seine Salzwerke reich, gerathe jetzo in Verfall. Desto ansehnlicher aber sey die Volksmenge und der Reichthum der Stadt Erfurt, und Frankfurt am Main könne man als die gemeinschaftliche Niederlage des ober- und niederteutschen Handels betrachten. Einem andern Schriftsteller dieses Zeitalters, dem Athenienser Laonikus Chalkondylas, waren Nürnberg, Strasburg und Hamburg, als wohlhabende Städte bekannt. Neben ihnen nannte er Cöln und Wien, und behauptete, es wären überhaupt zweyhundert beträchtliche Städte in Teutschland.«

Und dieß war, und ist nimmer!

Wie tief bist du gefallen, ehemals in Manufacturen, Künsten, Schifffahrt und Handlung so hoch gestandenes Teutschland!

Du wegen deines Reichthums, den deine Fabriken, Manufacturen, Künste, dein Landbau, deine Schifffahrt und Handlung über dich ausgossen, von andern Völkern beneidetes Vaterland!

Wo findest du noch Fugger und Welser, die an dem großen Welthandel durch eigene auf allen Meeren segelnde Schiffe Theil nehmen?

Was sind dann nun die Ursachen deines Zerfalls? Der Hauptursachen sind drei: die erste ist, der dreis-

ßigjährige Krieg, und die ihm schnell nachgefolgten Kriege gegen Frankreichs Uebermacht und Eroberungssucht, und die durch diese entstandene Verheerung und Verarmung Teutschlands; die zweite Ursache ist die im Jahr 1648 durch den westphälischen Frieden förmlich anerkannte Landeshoheit; wodurch das teutsche Reich wenige Dinge ausgenommen, gerade in so viel besondere Staaten zerfiel, als es besondere unmittelbar unter Kaiser und Reich gestandene Regierungen hatte; und dann ist die dritte Hauptursache, die von den sieben vereinigten niederländischen Staaten mit ihrem Freiheitskampf gegen Spanien angefangene, und bei ihrer im Jahr 1648 vollendeten Trennung vom teutschen Reich, immer mehr ausgedehnte Rhein- und Meeressperre.

Der dreißigjährige Religionskrieg vernichtete die Blüthen Teutschlands, verheerte den größten Theil seiner Städte und Dörfer, verödete die Felder, tödtete Millionen von Menschen, und brachte ein schrekliche Armuth hervor.

Heinrich in der teutschen Reichsgeschichte, 6ter Theil, S. 1000. u. s. w.

Und ehe sich Teutschland von diesem fürchterlichen dreißigjährigen Krieg erholen konnte; so wurde es von Ludwig XIV. dem König der Franzosen, den sie noch jezt den Großen nennen, die lange Dauer seiner Regierung hindurch unaufhörlich mit Krieg überzogen, mit Brandschatzungen, ja zum Theil mit Feuer selbst verheert. Auch seine Friedensschlüsse waren gleich Napoleons nur Waffenstillstände und enthielten alle den Keim zu neuen Kriegen; und gewöhnlich zog er in die Fehde mit seinen Nachbarn

ohne eine rechtliche Kriegsursache an Teutschland zu haben, dieses mit hinein. Unter Ludwig XV. wird über die polnische Königswahl, in den Jahren 1733, 1734 und 1735, auch Krieg auf teutscher Erde geführt; und von Kaiser Karl VI. Tod vom Jahr 1740 an, bis zum Achner Frieden von 1748; dann von 1756 bis 1763 ist abermalen blutiger Kampf inner Teutschlands Gränzen; und die Folge dieser vielen Kriege war — Armuth. Armuth ist aber keine Gesellin mit welcher der Handel einen gemeinschaftlichen Weg wandelt.

Von dem Hubertsburger Frieden von 1763 an, bis zum Anfang der französischen Revolution, und den ihr gefolgten im Jahr 1791 angefangenen Versammlungen bewafneter französischer Ausgewanderten am Rhein, und der, den 20ten April 1792 gegen Oestreich erfolgten französischen Kriegserklärung aber, waren beinahe 30 Jahre lang, ruhige und glückliche Zeiten: denn die kleinen Unterbrechungen des baierischen Erbfolgekriegs, die Volksaufstände in den östreichischen Niederlanden, der Scheldestreit, die Lütticher Unruhen, der Türkenkrieg unter Kaiser Joseph, störten Teutschlands Ruhe wenig.

Diese Ruhe lassen auch Teutschlands Völker nicht unbenutzt vorübergehen; es ist ein allgemeines regsames Leben; langsam doch merkbar war die Vermehrung des Werths der Grundstücke, das wahre Zeichen des Vermögensstandes eines Volks. Allein ein großes Ganze konnte nie zu Tage kommen; Teutschland war in zu viele Staaten getheilt.

Schon vor dem dreißigjährigen Krieg war die Landeshoheit im Anwachse; allein der westphälische

Friede, drückte wie Pütter in seiner historischen Entwicklung der Staatsverfassung des teutschen Reichs, 2 Theil, 2te Auflage, Seite 159. sich ausspricht, erst das Siegel hierauf, und hatte damit fürs Vergangene allen Zweifel gehoben, für die Zukunft der Sache ihre rechte Consistenz gegeben.

Vor dem westphälischen Friedensschluß standen doch noch die kaiserlichen Privilegien in einigem Ansehen; welche vielen teutschen Städten zu Gunsten des Handels ertheilt waren. All dieses hörte aber mit dem 1648 zu Osnabrück geschlossenen Frieden auf.

Jedes Churfürstenthum fährt Pütter in der angeführten Schrift fort:

»jedes Fürstenthum, jede Grafschaft, jede Reichsstadt, jedes noch so kleine Gebiet, das jezt unter der Anzahl der besondern teutschen Staaten begriffen ist, hat seine ganz eigene Regierung, seine eigene Grundgesetze, sein eigenes Steuerwesen, Justizwesen, Policei, Münze, und was noch mehr ist, wenn es will und kann, seine eigene Kriegsverfassung, und das Recht Bündnisse zu machen, Krieg zu führen, Frieden zu schließen, und Gesandte zu schicken, kurz, was irgend einem der mehrere unabhängige Staaten in Europa bereiset, deren Verschiedenheit in Verfaßung, Gesetzen, und andern Einrichtungen begreiflich machen kann, das wird einen Reisenden in Teutschland bald eben so deutlich, und oft noch viel auffallender belehren, daß es ganz verschiedene Staaten sind, wo er oft nicht halbe Tage zu reisen braucht, um bald republicanische, bald monarchische, bald eingeschränkte, bald beinahe despotische, bald erbliche, bald auf

Wahlfreiheit beruhende Regierungsformen wahrzunehmen, um mit jedem neuen Gebiete wieder ganz andere Gesetze, ganz andere Münzen, andere Posten, andere Soldaten zu finden. Ungleich häufiger wird ein jeder, der auch nur kurze Zeit auf teutschem Boden lebt, die Erfahrung machen, das Teutschland aus mehreren ganz verschiedenen Staaten besteht, als daß es noch unter einem gemeinsamen höchsten Oberhaupte vereinigt ist.«

Wenn auch gleich keine neue Zölle ohne Bewilligung des Kaisers, und der Churfürsten eingeführt, der Schifffahrt auf dem Rhein noch seinen Nebenströmen keine Hindernisse in den Weg gelegt werden sollten, so ließ das Selbstbesteurungsrecht, das Recht: Chaussee-, Pflaster-, Brücken-, Wege-, Thor-, Kranengelder u. s. w. zu erheben; freie Hand, mit einer Menge Abgaben, den Handel und das Gewerb zu belästigen; und das Recht der Ein- und Ausfuhrverbote für das eigene Land, wenn gleich nicht für den Waarendurchzug, — schuf einen großen Spielraum den Handel in Fesseln zu legen. Wie es aber mit der Freiheit der Schifffahrt selbst gehalten wurde, beweißt das untenberührte Mainzer Verfahren; und als die Rheinbundacte, und die mit ihr gleichzeitige Aufkündigung der teutschen Kaiserwürde, die Souverainität der Rheinbundsmitglieder, und der andern ehemaligen unmittelbaren Reichsstände herbeiführte, so war zwar für den innern Verkehr der vergrößerten Staaten gewonnen, um so mehr aber die Handels- und Verkehrsverbindung der einzeln Staaten gegen einander, da keine allgemeine Staatsverträge die Schifffahrts und gegenseitigen Verkehrsverhältnisse bestimmt hatten, —

gestört, ja beinahe ganz vernichtet. Bei diesem längst getheilten Interesse, wie solche früher und später ein gemeinschaftliches Zusammenwirken gegen das dritte Haupthinderniß — die Selbstsucht der sieben vereinigten Niederländer in Sperrung des Rheins und der Meere, nur denkbar gewesen seyn? Diese vereinigten Niederlande gehörten ehemals zum teutschen Reich, sie waren ein Theil des Burgundischen Kreises.

Bei der Theilung des älterlichen und grosälterlichen Nachlasses zwischen Kaiser Karl V. und seinem Bruder Ferdinand fielen die östreichisch-burgundischen Staaten, mit dem Königreich Spanien, und vielen andern Ländern an Karl, und nach ihm mit allen Besitzungen desselben auf seinen Sohn Philipp; dieser als Philipp II. König von Spanien durch seine Religionsverfolgungen in der Geschichte berüchtigt, drückt vorzüglich schwer auf seine burgundischen Lande, — sie greifen zu den Waffen, sieben Provinzen vereinigen sich, kündigen in den Jahren 1579 und 1581 der spanischen Herrschaft den Gehorsam förmlich auf, und weil sie auch vom teutschen Reich, dessen Hülfe sie als Mitglieder desselben anrufen, nicht in gehörigen Schuz genommen werden, so trennen sie sich auch von diesem, und bilden sich zu verbündeten besondern unabhängigen Staaten; welche von der Krone Spanien in dem mit ihnen im Jänner 1648 zu Münster abgeschlossenen Frieden förmlich anerkannt worden. Hingegen wurde ihre Trennung von dem ehemaligen teutschen Reich von diesem nie ausdrücklich anerkannt; sogar enthält der dritte Artikel des Münsterischen zwischen dem teutschen Reiche und Frankreich abgeschlossenen Friedens von 1648:

»Circulus quidem Burgundicus sit maneatque membrum imperii.«

Beinahe mit den niederländischen Unruhen fangen die Klagen über die Zollerhöhungen in den Niederlanden an:

»Die Städte Cöln und Strasburg brachten zuerst im Jahr 1566 auf der städtischen Versammlung zu Augsburg ihre Klagen über die Zölle und Aufschläge zu Nimwegen, Arnheim, Duisburg und Dortrecht an. Vorzüglich waren die teutschen Kaufleute mit den neuen Weinzöllen nicht zufrieden. Auf dem Städtetag zu Speier 1570 klagten darüber die Reichsstädte Cöln, Strasburg, Regensburg, Augsburg, Nürnberg, Ulm und Worms; ferner brachten deshalb für sich besonders um dieselbe Zeit, die drei Kraise, Schwaben, Franken und Baiern, beim Kaiser ihre Beschwerden an, und die Stände des westphälischen Kraises wanden sich an den Reichshofrath, um die Abschaffung der neuen Weinzölle zu Nimwegen und Arnheim zu erhalten.

Fischer, in der Geschichte des teutschen Handels, 4. Band. S. 872.

Auf dem Augsburger Reichstag von 1582, auf dem Ausschußtage der zwölf Städte zu Speier, im Jahr 1586 auf dem Regensburger Reichstag im Jahr 1594. worüber Häberlin in seiner teutschen Reichsgeschichte, 18. Band, Vorrede S. X. — XVI. die Klagen der Stadt Cöln wörtlich eingerückt hat, gingen die Klagen von jenen Städten und von dem westphälischen Kreis über der vereinigten Niederländer Bedrückungen und auf die Schifffahrt der Teutschen

gelegte unmäsige Abgabenerhöhungen fort, bis sie endlich die Rheinschifffahrt durch ihre Staaten, und in das Meer ganz sperrten. Heinrich in der teutschen Reichsgeschichte, 6r Theil, S. 72.

»drückend waren die Hindernisse, welche die neue Republik der vereinigten Niederlande dem Handel der rheinischen Städte in den Weg legte. Die rheinischen Städte, besonders Cöln, hatten bisher einen beträchtlichen Seehandel getrieben. Nun aber sperrten die Holländer mit einemmal den Rhein, und zwar auf immer, so daß den rheinischen Städten der wichtigste Handelsweg ganz verschlossen wurde.«

»Die Churfürsten vereinigten sich daher, mit den Fürsten und Städten, an die vereinigten Staaten zu schreiben, sie an die Nachbarschaft und an das bisherige gute Betragen der Teutschen zu erinnern, und sie um die Aufhebung dieser höchst nachtheiligen Sperrung zu ersuchen. Ob man den niederländischen Staaten die beschlossene schriftliche Vorstellung wirklich gethan habe, ist nicht bekannt, wohl aber so viel, daß der Rhein nicht wieder geöfnet worden ist.«

Ferner Heinrich am angeführten Ort. S. 1021.

»Gegen das Ende des sechszehenten Jahrhunderts kam der Handel der rheinischen Städte sehr in Abnahme. Vorher hatten diese ungehindert bis Dortrecht fahren, und ihre Waaren verschicken können, wohin sie wollten: jezt wurden sie durch neue Licenten und Zölle der Spanier und Holländer gedrückt, und zulezt der

Rhein durch die Holländer gänzlich gesperrt.«

Jezt waren die Südteutschen von den Nordteutschen in ihren unmittelbaren Verbindungen zu Wasser getrennt, und die Südteutschen von der Befahrung der Meere ganz ausgeschlossen. Wodurch neben den bereits angegebenen Hauptursachen, und nicht wie öfters behauptet werden wollte, durch Auffindung des Wegs um das Cap der guten Hoffnung nach Ostindien, der teutsche Handel und vorzüglich der, der Südteutschen und Rheinstädte, gegen frühere Zeiten so weit herabgesunken ist.

IV. Kapitel.

Wie können aber nun diese verschiedene allgemeine Hindernisse der teutschen Schifffahrt und des teutschen Handels, entfernt werden?

Wenn innere und äußere Kriege Teutschland in Armuth stürzten, und Armuth einen großen Handel nicht gedeihen ließ; so ist das erste Bedürfniß Friede von innen und außen; und zwar ein lang daurender Friede.

Diesen zu erhalten, ja selbst um gegen Frankreichs stete Umgriffsneigungen die einzelnen Frankreich nahe liegenden teutschen souveraine Fürsten bei dem Besitz ihrer Staaten zu sichern, ist ein festes Band erforderlich. Dieselbe Ursachen bringen dieselbe Wirkungen hervor!

So lange Teutschland in viele kleine Staaten getheilt war, und diese kleine Staaten vorzüglich an der Gränze gegen Frankreich sich befanden, und kein

kräftiges Band sie zusammen hielt, was hätte Frankreich hindern sollen, sich auf Teutschlands Kosten zu vergrößern? und da man Frankreichs Zugriffe doch nicht auch so ohne weiteres gestatten konnte: so war Krieg eine nothwendige Folge; dessen Resultate neben der innern Verarmung, in der Gebietsverringerung zu Vermehrung der französischen Staaten bestanden.

Von dem westphälischen Frieden an, als bei dem Frankreichs Politik — durch die Vermehrung und förmliche Anerkennung der Landeshoheit jedes unmittelbaren teutschen Gebiets die Schwäche Teutschlands organisiren half. Die Absonderung der Schweiz und der vereinigten Niederlande zu selbstständigen Staaten nicht gezählt, kam von dem teutschen Reich hinweg, und wuchs allein Frankreich zu:

I.

Vom Burgundischen Kreis durch nachangegebene zwischen den Königen von Spanien als Regenten von den Burgundischen Landen und den Königen von Frankreich geschlossenen Friedensschlüsse:

a) in dem pyrenäischen Frieden vom Jahr 1659, Art. 35 — 41.

1) In der Grafschaft Artois, Stadt und Amt Arras, das Amt Hesdin, das Amt Bapaume, das Amt Bethüne, das Amt Lillers, das Amt Lens, die Grafschaft S. Paul, das Amt Terouane, das Amt Bassee, und überhaupt alle Aemter und Castellaneyen in der Grafschaft Artois, mit alleiniger Ausnahme der Aemter Air und S. Omer, wie auch des Fleckens Renty, so fern solcher zu

einem oder andrem dieser beiden Aemter gehören sollte; 2) in der Grafschaft Flandern, die Stadt Gravelingen, Fort S. Philipp, Sluys und Hallewin, die Castelanei Bourbourc, und S. Venant; 3) in der Grafschaft Hennegau die Aemter Landrecy und Quesnoy; 4) im Herzogthum Luxemburg, Thionville, Monmedy, Damvilliers, mit ihren Zugehörungen und Aemtern, das Amt Jvoix, u. s. w.

Art. 39 und 40. Spanien überläßt ferner an Frankreich Marienburg, Philippeville, und die Festung Avesne.«

Gerstlacher Handbuch der teutschen Reichsgesetze, 1 Theil, S. 273 — 274.

b) Nach dem zu Aachen den 2. Mai 1668 geschlossenen Frieden. Art. 3 — 4.

»Charleroy, Binch, Ath, Dovay, das Fort Scarpe, Tournay, Oudenaarde, Lille, Armentieres, Kortryk, St. Wynoxbergen und Furnes, mit aller Souverainität, Patronatrechten, u. s. w.«

Gerstlacher 274.

c) im Nimweger Frieden vom Jahr 1679 tritt Spanien nach Artikel 11 an Frankreich ab: die Grafschaft Burg und Franche Comté, die Stadt Bisanz, dann die niederländischen Städte: Valenciennes, Bouchain, Cambray, Aire, Ypres, Warwik, Warnaton, St. Omer, Poperingen, Bailleul, Cassel, Bavai, Maubeuge, Condé und la Verge de Minin, nebst allem Zugehörde, mit völliger Souverainität. Auch

behielt

behielt Frankreich Dinant, worüber Spanien versprach, sowohl des Kaisers und Reichs als des Hochstifts Lüttich Genehmigung, zu verschaffen.

Pütter Handbuch der teutschen Reichshistorie. S. 841.

d) Mit dem Ryßwicker Frieden vom Jahr 1697 überläßt Spanien an Frankreich 6 Dörfer, und das Lehen Paradis als Dependenzen von Tournay, und wegen 82 andrer Dörfer soll untersucht werden, ob sie nicht Zugehörungen von Charlemont, Maubeuge, und andern, durch den Aacher und Nimweger Frieden an Frankreich abgetretenen Orten seyen.

Gerstlacher S. 276.

Dann müssen von dem teutschen Kaiser und teutschen Reich an Frankreich, von Teutschlands Landen abgetreten werden:

II.

Die drey Bisthümer Mez, Tull und Verdün, mit ihren Gebieten, und namentlich Moyenwick, außer der im Nimweger Frieden wieder an Teutschland gekommenen Feste Breisach, und dem nachher durch den Nimweger und Bader Frieden aufgehobenen Besazzungsrecht in Philipsburg, die Lehensherrschaft und Hoheit über Pignerol, die Landgrafschaft des obern und nieder Elsasses, des Sundgaus, die Landvogtey über die zehen Reichsstädte im Elsaß, Durchzugsrecht durch Elsaßzabern im Münsterischen Frieden vom Jahr 1648.

III.

Die Stadt Strasburg, und was auf der linken Rheinseite dazu gehört, im Ryßwicker Frieden von 1697.

V.

Die Stadt Landau mit den Dörfern Nusdorf, Danheimb und Queichheim und ihren Bäunen, im badischen Frieden von 1714.

VI.

Fürstenthum Oranien,

überläßt Preussen an Frankreich im Utrechter Frieden vom 11. April 1713. Art. 10.

VII.

Das Fürstenthum Pfalzburg,

wird durch den zu Paris den 21. Jenner 1718 zwischen dem Herzog von Lothringen und Frankreich abgeschlossenen Vertrag an Frankreich abgetreten.

IX.

Die Herzogthümer Lothringen und Baar fangen

A) an, einzeln an Frankreich zu kommen, a) im Münsterischen Frieden §. 70. Moyenwick. Beim Nimweger Frieden bedingt sich Frankreich vier Heerstraßen mit einer halben Meile Land für sich dazu, durch Lothringen aus; und als sich dieses der Herzog von Lothringen nicht wollte gefallen lassen, so behielt Frankreich den Besitz von Lothringen.

Durch den Ryßwicker Frieden wird der Herzog von Lothringen zwar wieder in den Besitz seines Herzogthums gesetzt, es mußten aber die Befestigungen von Nancy, Bitsch und Homburg geschleift, Saarlouis mit einem Distrikt von einer halben Meile — und Stadt und Amt Longwick mit aller Zugehörde an Frankreich abgetreten und ein freies Durchzugsrecht für französische Kriegsvölker gestattet werden.

Durch den Wiener Friedensschluß vom Jahr 1738 aber, kam das ganze Herzogthum Lothringen und Baar, wenn gleich der Herzog von Lothringen mit dem Großherzogthum Toscana entschädigt wurde, ganz vom teutschen Reich ab, und nach König Stanislaus von Polen Absterben, ganz an Frankreich.

Die Unterlassungsursachen weiterer (Gränzberichtigungsverträge abgerechnet) Abreißungen von Teutschland seit dem Jahr 1738 bis zum Ausbrauch der französchen großen Staatsumwälzung, lagen aber vorzüglich in der persönlichen friedlichen Neigung der zwei lezten Könige.

Daß aber durch den Lüneviller Friedensvertrag, das ganze linke Rheinufer an Frankreich bereits abgetreten war; der Tilsiter Friede ein französisches Königreich in Teutschland erschuf, und späterhin Frankreichs Gränzstein bis an die Ostsee immer weiter auf das rechte Rheinufer hereingesetzt werden wollten, so wie die neueren Kriege, in denen Teuschlands Brüder sich um Frankreichs Willen mordeten, und daß selbst der neueste Pariser Friede, manches schöne Land das man am 1. Jenner des Jahrs 1792 und vor Anfang der französischen Staatsumwälzung, noch zu Teutschland zählte, an Frankreich überließ, ist Tagsneuigkeit.

Daß es gerade keines Napoleons, an dem das alte Sprüchwort: wer zu viel will, dem wird gewöhnlich Nichts, in Erfüllung ging, — bedarf, um Teutschland durch Frankreich noch mehr zu schwächen, und endlich ganz zu vernichten, beweißt bis zur höchsten Evidenz die Geschichte.

Bündnisse, Verträge und Friedensschlüsse der Mächtigen haben aber bis jezt keine lange Dauer gezeigt; persönliche Neigungen und Leidenschaften zerrissen sie früher, oder später: Ruhm, Vergrößerungssucht, beleidigter Ehrgeitz, ein Wechsel in der Regierung, bieten so vielen Stoff zur Trennung dar.

Wer sich nicht selbst gegen Mächtigere zu schützen vermag, ist, wie, ohne weiter in der Weltgeschichte sich umzusehen — all die an Frankreich nach und nach gekommenen viele teutschen Staaten beweisen, über kurz oder lang die Beute seines mächtigeren Nachbars; und schon wieder, spricht ein öffentliches Blatt vom Rheinstrom, im Juni 1814:

»während alle Felder noch vom Blute rauchen, während der Wohlstand von ganz Europa zerstört, und alles in Trümmern und Ruinen liegt, wagen die Pariser Blätter schon wieder davon zu reden, was ihre Politik für künftige Zeiten sich ausersehen, und, welche Beute sie sich einandermal versprechen dürfen«

und diese nächste Beute sollen Teutschlands Länder zwischen Frankreich und dem Rhein seyn; und das Ubrige mögen spätere Zeiten nachziehen.

Ein teutscher Bund, dessen Mitglieder eine sie alle umgebende moralische und physische Gewalt zusammenhält, welche das Abtrünnigwerden der einzeln

Mitglieder, und Kriege unter sich zur Unmöglichkeit, so wie den Beistand gegen fremde Angriffe und das Halten des Bundesvertrags, nicht zur Sache der Willkühr, sondern der absoluten Nothwendigkeit macht, ist daher von dem wohlverstandenen eigenen Nutzen der einzelnen souverainen teutschen Fürsten, und von ihrem und dem hochherzigen Sinn der großen Fürsten, in deren Hände die Vorsehung das Schicksal Europens gelegt hat, bei dem Wiener Congreß zu erwarten. Es sind Zauberworte: Teutsches gemeinschaftliches Vaterland, — Teutsche Brüder, — teutscher Bund! Die neueste Zeitgeschichte hat sie erprobt; allein ihre Wirklichkeit muß auch fühlen der teutsche Bürger; solche Worte dulden keine Täuschung! Hätte ihn Napoleon zu benutzen verstanden, diesen Sinn der teutschen Völker, er wäre nicht auf die Insel Elba beschränkt.

Ist es reg und fühlbar vorhanden, das eine Bundesband, das nach dem VI. Artikel des Pariser Friedens, alle unabhängige Staaten Teutschlands vereinigen soll, wird nach dem V. Artikel der Verkehr der Völker und namentlich der der teutschen Staaten unter sich erleichtert, und werden dadurch sie sich immer weniger fremd; läßt man den teutschen Völkern eine entscheidende Stimme bei der Gesetzgebung und der Abgabenfestsetzung, welcher Stimme Nothwendigkeit die Hanse, der große teutsche Städtebund, und Englands Beispiel darthut, Hollands souverainer Fürst und Frankreichs neuer König in ihren Staaten von selbst feierlich anerkennt, dann und fort nun und nimmer mehr, sind sie auch gehoben, die großen allgemeinen Hindernisse, welche seit dem Absterben, des weiland großen teutschen Han-

dels und der starken teutschen Schifffahrt — deren Wiederaufleben, zur Unmöglichkeit machten.

Es gibt dann unter den teutschen Bundesstaaten — nicht durch einzele Privatverträge, durch welche wie die Erfahrung lehrte, nie etwas Ganzes herauskam, sondern durch das alle Mitglieder gleich bindende Bundesstatut, unter den Bundesstaaten selbst gegen einander, keine Verbote für die Durchfahrt zu Wasser und zu Land, soweit die Natur sie selbst nicht hindert; die Nebenströme sind dann gleich frei, wie der große Fluß Rhein; — dann hindern wohl auch keine Gesetze die Ein- und Ausfuhr der Erzeugnisse aus den Bundesstaaten selbst hervorgebracht? Es kommen dann doch auf den gegenseitigen Verkehr keine oder auf den schlimmsten Fall, keine andere direkte Abgaben als die welche die Erhaltung der Land- und Wasserstraßen, der Kranen, Waghäuser und aller solcher für den Handel allein oder doch vorzüglich bestimmter Einrichtungen erfordern, unbehindert der Abgabenerhebung für die innere Consumtion jedes Bundesstaats?

Das dritte bisherige Haupthinderniß des teutschen Handels und der teutschen Schifffahrt, die Sperre des Unterrheins und der Meere, durch die vereinigten Niederländer, hebt nun zwar der V. Artikel des Pariser Vertrags; daß es aber nie der wirklichen Ausführung ermangle, kann wieder einzig nur, die vereinigte teutsche Bundeskraft bewirken.

Denn nur Einheit gibt Stärke, — und nur Stärke gibt in der wirklichen Welt, Achtung, — die nicht aufkommen läßt — Deuteley und Verdrehungen, welche die Früchte nicht zur Reife kommen lassen, die so klar ausgesprochene Verträge tragen sollten.

Ist dieser teutsche Einheitsbund geschlossen, dann werden sich auch leicht entfernen lassen, die einzelnen kleinen Anstände.

V. Kapitel.

Besondere Anstände gegen die freie Schifffahrt auf dem Rhein, und auf den in diesen sich ergießenden Nebenströmen — Stapelplätze, Schiffergilden, zu großer Anzahl der Schifferabgaben; — wie hebt man diese Hindernisse?

Was sprecht aber Ihr Städte — Strasburg, vorzüglich aber ihr nunmehr wieder teutsche Städte Mainz und Cölln, und die neuste Stapelstadt Mannheim, zu der im V. Artikel des Pariser Friedens ausgesprochenen freien Rheinschifffahrt, der auch die, der Nebenströme folgen soll?

Als die Octroiübereinkunft im Jahr 1804 und 1805 bearbeitet wurde, — riefen Mainz und Cölln, und wahrscheinlich werden sie bei dem nächsten Wiener Congreß wieder rufen, und an sie werden sich auch noch Andere anschließen, wie bereits früher schon, der großherzogliche badische geheime Hofrath Gaum in den Bemerkungen über den Octroivertrag und die Mainzer Schifferorganisation ꝛc. Heidelberg 1806 in der academischen Buchhandlung bei Mohr und Zimmer §. 13. Note S. 115 — 118. gethan hat.

Solche Aeusserungen besonders von einem so gelehrten Mann wie Gaum, sind nicht gleichgültig; — widerspricht ihnen Niemand, so hält man sie für wahr, und solche Meynungen haben öfters nachtheilige Folgen.

Gaum schrieb, was zu Aufklärung jener Aeusserungen dient, eigentlich für die badischen Rheinschiffer, und für den Handelsstand in Mannheim gegen den von Heilbronn, wie seine weitere Schriften, welche nach seinen Bemerkungen, über den Octroivertrag erschienen, als:

Ist eine Spedition in Mannheim nothwendig und dem Handel verträglich? Mannheim, gedruckt mit Bürgerhospitalschriften 1808, und Rechte der Staatsgewalt über die Schifffahrt nach den neusten Staatsverträgen u. s. w. Mannheim bei Schwan und Götz 1809, noch mehr darthun.

Mannheim sollte troz daß vorher zum großen Vortheil der Handlung es nicht war, ein Zwangsstapelplaß gegen Heilbronn werden, und da man doch den Zwang als etwas Gehäßiges nicht wollte sichtbar werden lassen, so sollte alles in der Natur liegen; sollte aber die Natur für Mannheim das Wort sprechen; so mußte um der Schlußfolgerichtigkeit willen — dieses noch mehr bei den alten erzwungenen Stapelstädten Mainz und Cölln geschehen. Ja um den badischen Rheinschiffer zu begünstigen, so stellte Gaum, in seiner Abhandlung: Rechte der Staatsgewalt über die Rheinschifffahrt §. 32. die Behauptung auf: daß unter dem in der Octroiconvention §. 19. und 20 enthaltenen Saß: —

»daß die kleine Schifffahrt, welche dem wechselseitigen Verkehr der Häfen und Länder beider Ufer zum Zwecke haben, die so gelegen sind, daß sie durch den Rhein miteinander communiciren, ohne die beiden Stationen Mainz und Cöln zu passiren — für alle Schiffer der beiden Ufer frei

seyn solle;« nur die Schiffer verstanden seyn, welche im buchstäblichsten Sinn am Rhein und nicht an den, in diesen sich ergießenden Nebenströmen wohnen; ohnerachtet während der ganzen Zeit der Octroieinrichtung die Schiffer der Nebenströme des Mains, und zwar auf diesem leztern Fluß nicht nur die Frankfurter sondern Würzburger, Bamberger und andern Mainschiffer, dann die Schiffer der Mosel, der Lahn, der Ruhr, der Lippe nach ihrer Lage, in einem der Stationhäfen Mainz und Cöln führen, und dahin ihre Landeserzeugnisse brachten, und in ihre Länder aus den Stationsplätzen Ladungen zurücknahmen.

Durch die dieser praktischen Auslegung entgegenstehenden Gaumischen Behauptung, welche wahrscheinlich durch seinen Einfluß die seiner Regierung wurde, — wurden auch die badischen Neckarschiffer, der Rheinschifffahrt, um die sie öfter ihre Regierung baten, nicht von dem Direktorium der Rheinoctroi, sondern von ihrer eigenen Regierung ausgeschlossen; und zu gleicher Zeit Heilbronn um sein vorher ohne Zwischenstationen gehabtes Recht des Waarenbezugs von Mainz und Frankfurt, seit dem Jahr 1808, gewaltsamerweise gebracht, und in Mannheim gegen den Neckar ein erzwungenes Ausladen von den Rheinschiffen bei dem Mannheimer Kranen, und erzwungenes Versenden durch Mannheimer Kaufleute mit besondern von diesen ausgefertigten Frachtbriefen, durch Neckarschiffer, nach Heilbronn angeordnet.

Die Aeusserungen des Herrn Gaum von der Natur des Stapels in Mainz sind daher allein schon recht sehr verdächtig:

»Stapelrecht« sagt er in den Bemerkungen zur Octroiconvention (so wie all Nachfolgendes mit G— bezeichnet, wörtliche Aeusserungen des Herrn geheimen Hofraths Gaums sind) §. 32. S. 115. Anmerkung. »Stapelrechte und Einlager sind allerdings vortheilhaft für den Inhaber, desto nachtheiliger aber, in der Regel, für den Handel; da sie die Rechte der natürlichen Freiheit stören, und reichen Stoff zu nachbarlichen Strittigkeiten geben. Eben daher war es der Wunsch der meisten Herrn Churfürsten, daß auch der vorbehaltene gezwungene Ueberschlag, entweder sogleich oder bei einem künftigen Kommerztractat, noch aufgegeben, und die völlige Freiheit der Rheinschifffahrt hergestellt werden möchte.«

Daß die Herrn Churfürsten und die in ihre Stelle getretenen Regierungen und alle übrigen Mächte, die bei der Rheinschifffahrt eine Stimme führen, — diese Wünsche noch ferner hegen, und in Ausführung bringen, und noch mehr, nachdem die neue Ordnung der Dinge durch den V. Artikel des Pariser Friedens eingetreten ist, und mit ihm eine Menge Hindernisse gegen vorher aus dem Weg geräumt sind, — erweitern mögen, ist für die ganze handelnde Welt eine der wünschenswerthesten Sachen.

G. »Das vorzüglich Gehäßige und Anstößige bei dem Mainzer Stapel ist durch die Aufhebung des Einlagerrechts beseitigt; daß auch der gezwungene Umschlag noch nachgegeben werden sollte, der so sehr mit dem Mainzer und selbst mit dem Frank-

furter Handel verwebt ist; ist eher zu wünschen, als zu erwarten.«

Leider ist dieses bis jetzt der Fall gewesen; allein daraus folgt nicht, daß es so bleiben muß.

G. »Auch dürfte dabei der Vortheil für das Commerz und die teutsche Schifffahrt nicht so wichtig seyn, als er scheint.

Die Natur macht Mainz zum Mittelhafen zwischen Holland und der Schweiz, und begründet in dieser Stadt eine gezwungene Spedition, die wir lange vor den Zeiten des Mainzer Stapels schon finden.«

Wenn dieses wahr wäre, so hätte es ja des gehässigen Zwangstapels nicht bedürft.

Ohne nöthig zu haben, in weitläufigte geschichtliche Untersuchungen sich einzulassen, so lese man Herrn Gaums Abhandlung, Bemerkungen über die Octroiconvention, wo er noch blos, ohne sich in Schlüsse für seine Parthie einzulassen, die Geschichte der Rheinschifffahrt erzählt. Wo er erzählt und erweißt: daß unter den Römern und den fränkischen Kaisern der Rheinstrom gegen bestimmte Abgaben, ohne Einschränkung befahren wurde, unter den teutschen Kaisern der Rhein so wie alle größere Ströme in Teutschland und Italien, ein Eigenthum des kaiserlichen Fiscus war, und die Schifffahrt bis zu Ende des zwölften Jahrhunderts mäßigen Zöllen, welche die Kaiser bezogen, für Schifffahrt und Handel keiner Beschränkung unterworfen war.

Daß von der Zeit an wo Teutschland ein Wahlreich wurde, nach und nach die Reichsdomainen und mit ihnen die kaiserlichen Zölle in die Hände der

Churfürsten und Fürsten übergingen. Während das kaiserliche Ansehen sank, das Faustrecht entstand, die Städte sich dagegen zu schützen suchten, und sich untereinander zum Schutz, und zum größern Betrieb der Handlung verbanden; ihre große Macht die Eifersucht der Fürsten erregte, dieser, beständigen Reibungen und Kriege folgten, die Fürsten siegten, Finanzspeculationen darzu traten. Dazwischen stellt er für die Neckarschiffer folgendes wörtliche Zeugniß aus:

»Die Speierer, Wormser und Neckarschiffer verführten bis zum Jahr 1471 ihre niederländischen Güter gewöhnlich direkte nach Cöln. Die Cölner schwarze Schiffe, wählten nicht selten Oppenheim zu ihrem Abstoß, wovon die noch vorhandene alte Zollrollen, und die eidliche Aussage des Oppenheimer Besehers Strichelmann vom Jahre 1492 den überzeugenden Beweiß liefern.« Erzählt dann weiter: daß im Jahr 1462 der Churfürst Adolph von Mainz, diese Stadt durch List, erobert, ihr die Reichsunmittelbarkeit entzogen, und sie für das Erzstift behalten hatte, und daß mit Adolph eine Reihe von Gewaltthätigkeiten und Trug und List von Mainz ausging, wodurch endlich nach langem Kampf mit allen Betheiligten, ein Zwangsstapel in Mainz bis zu den neusten Zeiten entstanden sey. Welche Menge von Bedrückungen Herr Gaum selbst von S. 21 — 44 ausführlich erzählt, und §. 9. S. 44 — 46 fortfährt:

»Aus dieser geschichtlichen Darstellung ergibt sich, daß bis auf die Zeiten des Friedens zu Lüneville,

und des Reichsdeputations-Hauptrezesses die Freiheit der Rheinschifffahrt, während die Reichsgesetze und Friedensschlüsse sie in der Reihe bestätigten gänzlich verlohren war.

Mainz und Churpfalz hatten die gemeinschaftliche und ausschließliche Fahrt. — Die Neckarschiffer noch die Neckargüter privativ. — Strasburg seine zwei Meßreisen für französische und schweizer Güter, und den Monat Jänner, zusammen 4 Monate im Jahr ausschließlich.

Alle Schiffer der übrigen nach ihrer Lage rheinberechtigten Staaten, Oestreich, Baden, Darmstadt, die Städte Worms und Speier, waren auf die Verführung ihrer Producte, — und auf die blose Einfuhr beschränkt; Rückladung wurde ihnen nur zuweilen ex gratia verwilligt, und so auch die Fahrt zu Meßzeiten nachgesehen.

Diese Verhältnisse mußten bei Mainz, Pfalz und Strasburg innere entsprechende Schifffahrtseinrichtungen zur Folge haben, wenn nicht Collisionen unter den Theilnehmern selbst erfolgen sollten. Schon in dem Nebenrezeß zu dem Vertrag zwischen Mainz und Pfalz von 1749 wurde festgesetzt: »daß den churpfälzischen Schiffern die Hälfte der churmainzer Fahrt nach Strasburg in Zukunft, und für beständig verbleiben, und daher immer zwischen Mainzer und Pfälzer Schiffern abgewechselt, auch zu diesem Behuf die Namen der neu angenommenen Rheinschiffer reciproce mitgetheilt werden sollten.

In Mainz und Strasburg dauerten die Ankerzünfte fort. Pfalz hatte seine Schifferbrüderschaft mit ihrem seit Jahrhunderten hergebrachtem Sitz in Heidelberg, die sich, nachdem die Rheinschiffe nach und nach die Größe erhielten, daß sie den Neckarstrom nicht passiren konnten, in drei Klassen von selbst abtheilten. Die Rheinschiffer, welche die Bergfracht bis zum Nebenstrom oder Abstos verführten.

Die Himpler und Leichtschiffer, welche die Beifuhr der Thalgüter an den Hafen zu Mannheim, so wie die weitere Verführung der Berggüter auf den Neckar zu besorgen hatten.

Endlich die Nächler, welchen blos die Befugniß zustand, Baumaterialien, Holz, Kohlen ꝛc. zu transportiren.

Diese drei Klassen formirten eine Bruderschaft, unter der Direktion eines Neckargrafen, als obersten Zunftherrn, dem zugleich die Justiz und Polizei auf dem Neckar, so wie die Wahrung der landesherrlichen Gerechtsame auf diesem Nebenstrom übertragen waren.«

Zwischen Mainz, Frankfurt und Heilbronn blieb aber immer eine Schifffahrts- und Handelsverbindung ohne eine Zwischenstation, so oft auch die Stadt Mannheim sie einzuführen suchte.

Von den Rheinschiffen überschlug man am Ausflus des Neckars in den Rhein, im Fluß selbst, Bord an Bord die Waaren in die Neckarschiffe, und von diesen bei der Thalfahrt auf jene.

Worüber und über den frühern Stand dieser Schifffahrt, so wie über mehrere Unrichtigkeiten welche

wegen der Heilbronner Spedition in den obengenannten Gaumischen Schriften enthalten sind, die in Heilbronn im Jahr 1809 im Druck erschienene Abhandlung: Die Neckar- Rhein- und Mainschifffahrt zwischen Heilbronn, Mainz und Frankfurt, vom Neckarschiffskommissär Zeller in Heilbronn, die nähere Auskunft ertheilt.

Herr geheime Hofrath Gaum, der die Gewaltthätigkeiten welche von Churmainz ausgingen, um in Mainz einen Stapel zu begründen, erschöpfend darstellt, der selbst erzählt — wie die Neckar- und Rheinschiffer vor dem im Jahr 1671 von dem Churfürsten Johann Philipp von Mainz ausgeübten Gewaltthätigkeiten, über Mainz hinabfuhren, und dahin Ladungen brachten, und von da zurücknahmen — der selbst erzählt wie der Rhein und die Nebenströme in frühern Zeiten ehe die Finanzkammern der Regierungen, ihr Spiel mit dem Handel und der Schifffahrt trieben, für alle welche Lust und Lieb zu dergleichen Unternehmungen hatten, frei waren, — will dennoch behaupten, daß Mainz von der Natur selbst zu einer Stapelstadt geschaffen sey, daß sie mit Gewalt es ferner bleiben müsse!

Daß ein gezwungener Stapel in der Länge der Zeit eine Menge Einrichtungen und Gewohnheiten hervorbringt, — welche nicht sogleich aufgehoben werden können, ist natürlich; — daraus folgt aber nicht, daß dabei Gewalt Statt finden muß.

Ist Mainz und Cöln wirklich das, was es nach seinem eigenen und den Gaumischen Behauptungen seyn soll, so bedarf es keiner so verhaßten Mittel.

Saum gibt S. 116. jener Schrift als die Ursache des natürlichen Selbstzwangs ferner an:

»Die Fahrzeuge von dem Niederrhein, und die des Oberrheins sind so verschieden, auch die Schiffer, des Stroms der beyden Distanzen so wenig kundig, daß höchstens der Pfälzer, wenn es an Thalgut mangelt, und in Mainz keine Rückfracht sich für ihn in Zeiten findet, die direkte Fahrt bis Köln unternehmen kann, da die Fahrzeuge von diesen allein noch hierzu gebaut sind.

Jeder andere große Schiffer kann den Mainzer Hafen, nur mit Schaden und Gefahr, wenigstens wenn von weiten Strecken, die Rede ist, übergehen.

In dem Abstoß der niederrheinischen Berggüter und der Elsässer, Oberschwäbischen und Schweizer Thalgüter wird daher auch die Aufhebung des Mainzer Stapels wenig Veränderung hervorbringen.«

Also nur den Mainzer und Cölner oder höchstens den Pfälzer Schiffer gesteht er die Fähigkeit zu, sich die gehörige Strom- und Schifffahrtskenntniß zu verschaffen?

Also allen andern Schiffern hat die Natur, die Gaben versagt — die sie jenen gibt? und ist es denn eine Unmöglichkeit, daß sich die andern Schiffer nicht auch Fahrzeuge anschaffen, welche auf den bis jetzt ihnen verbotenen Flußstrecken gebraucht werden können? Hat man denn nicht auch Fahrzeuge für jene Stationsplätze von 2000 — 1500 von 1500 — 1000 von 1000 — 600 Centner Ladungsfähigkeit? Die Verordnungen in Ansehung der Organisation der Schiffergilden

gilden in den Stationshäfen von Cöln und Mainz Cologne de l'octroi de Navigation du Rhin. 1808. führen diese Art Ladungsfähige Stationsschiffe im Artikel 5. für die Mainzer Schiffergilde von 3000—600 Centner und die Verordnung für die Schiffergilden in dem Hafen von Cöln, Artikel 5. von 4000 — 600 Centner auf, und bestimmen daselbst für die Art der Ladungsfähigkeit die Sicherheitsleistungen von 1000 bis 8000 Franks, und im Artikel 60 in der Verordnung für die Schiffergilden zu Cöln, wo die Aufnahmsgelder in die Schiffergilden zur Errichtung einer Unterstützungscasse für solche bedürftige Schiffer bestimmt wurden, ist gar die Rede von Schiffen von 500 Centner und darunter, wo bei Mainz, Art. 60. ihrer Gildenverordnung, nur die Rede ist, von Schiffen zu 600 Centner und darunter.

Dieselbe Schiffe welche von Cölln bis Mainz und von da, bis Strasburg und in die dazwischen gelegenen Ladungsplätze fahren — müßten daher ihrer Ladungsfähigkeit nach, auch weiter abseits fahren können?

Herr Gaum ist aber doch selbst hierin wieder nachgiebig genug — da er diese Fähigkeit seinen Pfälzerschiffern, wenn es für sie in Mainz an Thalgut mangelt, und in Mainz keine Rückfracht für sie in Zeiten sich findet, — zugesteht. Was bedürfen wir weiteres Zeugniß, daß der Pfälzerschiffer bis Cölln fahren kann?

Können es aber die Pfälzer — so können dasselbe alle Schiffer, welche Schiffe wie die Pfälzer haben. Und ist die Schifffahrtsfreiheit wirklich gesichert, so wissen auch andere, die Neigung haben — die

Schiffe — welche den beabsichtigten Zweck erfüllen, zu erhalten.

Dürfen andere Schiffer aber, jene Flußstrecken nicht befahren, so können sie sich freilich die zu ihrer Befahrung nöthigen Kenntnisse nicht erwerben; sollen sie aber diese Kenntnisse, ehe sie diese Flußstrecken befahren haben, schon besitzen, so ist es dieselbe Zumuthung welche man einem Schwimmlustigen macht, daß er vor dem Schwimmen im Wasser, diese Kunst lernen soll.

Auch andere Schiffer können zuvor, bei Schiffern welche jener Fahrt längst kundig sind, als Jungen und Knechte lernen, ehe sie selbst als Schiffherren auftreten. Es gibt auch für gefährliche Flußstellen Lotsen oder Piloten. Lasse man doch nur die Menschen ihren eigenen Nutzen besorgen!

Warum sie ewig am Gängelband gleich Kindern leiten wollen?

G. »Für die Handlung und das teutsche Schifffahrtswesen dürfen aber die Nachtheile den Vortheil noch weit übersteigen, der Zweck, der blos in dem schnelleren Transport der Güter besteht, weniger als unter der jetzigen Einrichtung erreicht werden.

Dermalen sammlen sich die Berg- und Thalgüter in den Häfen zu Cöln und Mainz, jeder berechtigte Schiffer ist überzeugt, dort in seinem Rang Rückladung zu erhalten; diese sichere Aussicht macht für ihn die Ladung in seinem Hafen zur Nebensache, bei der er auf kein bestimmtes Quantum sehen kann, da ihn sein Turnus auf die Hauptstation ruft. Die Folge hiervon ist,

daß der Transport der Güter aus den Zwischenhäfen unaufgehalten geht, auf der Hauptstation aber nur so lange stockt, bis eine volle Ladung vorhanden ist.

Werden die Stationsstädte aufgehoben, ist es jedem Handelsmann freigelassen, die Güter nach seiner Convenienz zu instradiren, und dem Schiffer sie zu verführen, so ändert sich hiedurch das ganze bisherige System; der Schiffer, der seine Nahrung nur auf den Stationshafen berechnete, die Einfuhr als Nebensache ansahe, kann auf Rückladung nicht mehr rechnen, muß also volle Fracht in seinem eigenen Hafen suchen, die, bei den vielen Einladplätzen längst dem Rhein, wohl ohne Vergleich länger zurückbleiben muß, als in den Stationshäfen, welche dermalen das allgemeine Güterreservoir bilden.

Der Mannheimer Schiffer, der unter 2000 Centner mit erheblichem Schaden fährt, geht nun mit 300 Centner zu Thal, — begnügt sich mit dem 7ten Theil seiner Ladung; kann er nicht mit Sicherheit auf volle Rückladung rechnen, so müssen diese 300 Centner zurückbleiben, bis volle Ladung sich erst anhäuft, früher können sie nicht verführt werden; was hier von Mannheim gesagt wird, trift alle übrige Rheinhäfen bald mehr, bald weniger.

Die weitere wichtige Frage — ob unter einer solchen allgemeinen Freiheit, die Schiffer fremder Häfen, und des rechten Rheinufers noch Concurrenz in Mainz und Cöln verlangen können, die bisher ihren rechtlichen Grund gerade in der

Verwilligung des Stapels oder dem gezwungenen Umschlag hatte? und wenn auch diese vertragsmäsig noch erhalten würde, welchen Nuzen man sich hierin versprechen könne? beide Fragen beantworten sich aus dem bisher besagten, und daß sodann eine ordentliche Rangfahrt in Mainz aufhören muß, der Fremde sich nur noch zur Rückladung qualifiicirt, da seine Ankunft zufällig wird, von selbst.

So sehr sich daher die Freischifffahrt im allgemeinen empfiehlt, so scheint mir doch dermalen eine Abänderung weder räthlich noch wünschenswerth.«

Auch stimmt wirklich ein Theil des Handelsstands in diese Ganmischen Behauptungen ein, er spricht: wir sind nicht die reichen Kaufleute des für die teutsche Handlung goldenen 14. 15. und 16ten Jahrhunderts, wir stammen zum Theil aus dem bleiernen des 18ten und leben in dem eisernen des 19ten Seculums; gar wenige von uns können ganze Schiffe beladen, nur in dem Zusammenfluß der Einzelnen gehörigen Waaren an einen Plaz, findet der Schiffer hinlängliche Ladung, und ist nur dadurch im Stande uns bald zu befördern; bei den Gildeeinrichtungen, der Rangfahrt, bei der damit verbundenen Policei und den Sicherheitsleistungen der einzelnen Schiffer, finden wir unsere Sicherheit.

Wir verlangen nichts, als daß es außer den grossen Stationsplätzen, Cöln, Mainz und Strasburg keine Mittelstationen weder am Rhein noch an den Nebenströmen und keine erzwungene Spedition gebe, und keine so hohe Zölle Statt finden, welche entweder

die Landfracht oder eine nicht in der Natur selbst liegende Versendung auf andern Strömen und Wegen nothwendig machen.

Diese Gründe dürften nun immer so viel beweisen, daß so lange der teutsche Handel keinen höhern Schwung als bisher genommen hat, — es einer Anstalt bedarf, welche jenem Verlangen eines großen Theils der teutschen Handelswelt ein Genüge leistet.

Worin soll sie aber bestehen, diese Anstalt?

Entweder in der bisherigen Stations- und Gildeeinrichtung wie sie die Octroiübereinkunft hervorgehen ließ, modificirt nach den jetzigen Verhältnissen als ein gemeinschaftliches Bundesinstitut, oder ähnlich der ehmaligen Reichsposteneinrichtung zu Land. Oder was wohl den wenigsten Schwierigkeiten unterworfen seyn wird, mit oder ohne Leitung der eigenen Regierungen, »als eine Privatanstalt der Magistrate und des Handelsstands jener drei bisherigen Stationsstädte für sich, und dann wieder eine ähnliche Anstalt für jede andere, am Rhein und dessen Nebenströmen gelegene Stadt, für ihre besondere Bedürfnisse auf jene Hauptplätze oder wohin sie Lust haben, eingerichtet, nach den Grundsätzen des Landbothenconsens, wie es in vielen Ländern ehemals war, und in mehreren noch ist; dabei überlasse man es dem Gutdünken der Regierung jedes Landes, oder jeder am Rhein und dessen Nebenströme liegender Handelsstadt, ob und wie weit sie ihren Schiffern Erlaubniß zur Befahrung des Rheins und seiner Nebenströme geben, und ob sie bis zu jenen Stationsplätzen und in ihrem Lande, ähnliche Schiffpost- oder Botheneinrichtungen treffen will.«

Da aber alle solche Staats- oder Stadteinrichtungen ohne eine nur in der freien Privatindustrie der Handelswelt liegende sichere Controlle und Aneiferung, in der Folge ausarten, einen den freien Aufschwung des menschlichen Geistes hindernden Schlendrian einführen, so überlasse man es dem Gutdünken des Kaufmanns ob er seine Waaren den öffentlichen Schiff- und Landpostanstalten, oder Privatpersonen überlassen, und an welcher Schiff- und Landpoststation, er seine Güter eingeladen, und auf welcher er sie ausgeladen und durch solche öffentliche oder Privatschiffer weiter gebracht wissen will. Bei einer solchen Freiheit wird jeder Staat, oder jede Stadt welcher eine solche Post- oder Botheneinrichtung beliebt — in ihrem eigenen Nutzen alle Aufforderung finden, durch Aufstellung tüchtiger Schiffer, durch Kautionsleistungen, und wenn es gut erachtet wird, durch Gildeneinrichtungen u. s. w., die Handelswelt sicher zu stellen, und durch möglichst niedere Frachtpreiße ihre vollste Zuneigung zu gewinnen. Welche Frachtpreißbestimmungen jeder Stadt für ihre Schiffer zu überlassen ist.

Läßt man dabei Privatunternehmungen der Schiffer, welche nicht bei diesen Post- und Botheneinrichtungen angestellt sind, oder einzeln Kaufleuten, oder Privatgesellschaften freien Spielraum, so muß sich alles von selbst geben, und die freie Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenströmen und vom Rhein aus in die Meere, kann dann nur vortheilhafte und nie nachtheilige Wirkungen hervorbringen; weil die Handelswelt nicht nur am besten weiß, was zu ihrem Nutzen und Frommen dient; sondern ohne Eigensinn auch das gebraucht, was ihr nüzlich ist.

Mit Recht sagt daher der G. H. Gaum §. 3. Anmerkung ** S. 78. in den Bemerkungen über die Octroikonvention:

»Gewalt und das zuweilen zweckmäsige Durchgreifen nach einem angenommenen und durchdachten System, sind hier, wo es die Handlung als Quelle der Schifffahrt betrifft, nie anzurathen. Die Handlung ist ein sehr eigensinniges Kind, läßt sich platterdings nicht am Gängelband führen, das Plus und Minus, die Axe um die sie sich dreht, berechnet sich schnell, leerer Schein und schöne Worte können nicht — wenigstens nicht lange bei ihr trügen, und noch hat kein Staat die Handlung und den Commerzzug in seiner Gewalt erhalten können.«

Findet sich daher in der Folgezeit daß die Post- oder Botheneinrichtungen nichts mehr taugen, und daß sie dem Staat, oder einer Stadt mehr kosten, als sie ihnen eintragen, so kann man sie ja wieder abgehen lassen, oder nach Zeit und Umständen abändern; allein immer streite man für das Princip der Freiheit des Rheins, und der in denselben sich ergießenden Nebenströme, und die, der Meere. Es traten aber auch auf, und es werden wieder die Schiffer selbst auftreten, und werden sprechen: »Bei dem Aufhören der Gildeeinrichtungen und der Rangfahrten wie sie bisher waren, müssen mehrere von uns aufhören, die Schifffahrt zu betreiben. Einige werden den andern den Vorsprung durch wohlfeile Frachten, durch größeres Vermögen, durch größere Regsamkeit, Schlauheit und List abgewinnen, und so werden viele leer ausgehen müssen.

Wir sind auf die bisherige Gilde- und Rangschiffahrt eingerichtet — haben große Summen auf unsere Fahrzeuge verwandt; wir können diese ohne großen Nachtheil nicht veräußern, und endlich haben wir die Schiffahrt, und nichts Anders erlernt, haben unsere erwachsene Söhne wieder in dem väterlichen Gewerb erzogen von dem, was man in der Jugend erlernt, und einige Zeit getrieben hat, kann man nicht leicht oder gar nicht mehr zu andern Erwerbszweigen mit Vortheil übergehen.«

Daß derzeit zu viele Schiffer auf dem Rhein und seinen Nebenströmen sich nähren wollen, ist nun nicht zu läugnen; nach Herrn Eichhofs Generaldirector der Rheinschiffahrtsoctroi, analytischen Entwurf einer Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen über die Schiffahrt, Polizei und Handlung des Rheinstroms Mainz 1812. S. 15. belauft sich die Zahl der die Stromstrecke des Rheins zwischen Straßburg und der Gränze von Holland gewöhnlich befahrenden Schiffen, auf ohngefähr 1400. und die der kleineren Fahrzeuge unter 50. Centner Ladungsfähigkeit, über 1000. »Unter den großen Rheinschiffen,« sagt Eichhof »giebt es, deren Ladungsfähigkeit gegen 11000 Ctr. beträgt, wovon die Bau- und Ausrüstungskosten zu mehr als 60,000 Franken steigen. Auf diesen Schiffen wohnt der Eigenthümer das ganze Jahr hindurch, und zwar recht bequem mit seiner Familie und mit den Knechten die zur Bemannung gehören.«

Daß, eine lang getriebene Beschäftigung aufgeben zu müssen, hart, und mit großem Nachtheil für die Vermögensumstände verbunden ist, — ist wahr.

Allein wenn man solchen Gründen bei Abschaffung von Mißbräuchen würde Gehör geben, so würde man in den Fehler der Türken verfallen, die wegen ihrer vielen Abschreiber keine Buchdruckereien wollen aufkommen lassen; und so hätte man auch die viele Klöster, Domstifter, u. s. w. deren Erhaltung nicht mehr im Geist der Zeit lag, nicht aufheben dürfen. Sollte endlich da wo so vieles ausgeglichen wird, es nicht auch auf Nothfälle, Unterstüzzungsmittel für ohne ihre Schuld leidende Schiffer geben? Das eigene Geständniß der Schiffer von ihrer zu großen Zahl ohne Gildeeinrichtung und Rangfahrt, beweißt aber das Schädliche der bisherigen Einrichtung. Hat man Viele zu ernähren, so kostet ihr Unterhalt doch mehr als der Wenigeren. Die Fracht muß daher sich vertheuren. Der Schlechte läuft gleich mit dem Bessern. Größere Anstrengung, größere Aufmersamkeit sind unnöthig, — es findet ja für Jeden gleiche Begünstigung Statt; diese Einrichtungen sind daher Faulheitspolster auf dem der Träge mit aller Bequemlichkeit ruhen kann. Bey allen Gewerben hat man daher in aufgeklärten Ländern Alles entfernt was der höhern Betriebsamkeit, und dem Geistesaufschwung Fesseln anlegen kann. Das Bedürfniß wird auch bei den Schiffern, wie bei andern Gewerben, zu jeder Zeit, die Zahl ihrer Mitglieder bestimmen. Wenn man aber sogar keine andere Ansicht nehmen wollte, als die, daß nach dem V. Artickel des Pariser Friedens, die Rheinschiffahrt für Jedermann, also auch für Englische, Französische, Holländische, Schweizerische und jeder andern Nation Schiffer, frei ist, so müßten die Teutschen recht sehr kurzsichtig und ihren eigenen Nutzen gar

nicht kennend seyn, wenn sie sich durch solche Nebenrücksichten wollten irre machen lassen, und sich für den Zeitpunkt, wo ihre erweiterten Ansichten, und neue Verbindungen ihnen die Mittel verschaffen, ihrem Handel und ihrer Schifffahrt nicht nur auf dem Rhein, und den Nebenströmen, sondern auch auf den Meeren selbst, Ausdehnung zu geben, — ihre Rechte in praktischer Ausübung, vergeben wollten. Der Besitz entscheidet in solchen Dingen gar viel für die Zukunft. Wobei es der Vortheil jeder Regierung eines Staats, der bisher an dem großen Handel wenig Theil nahm, dringend erheischt, ihren eigenen Kaufleuten und Schiffern alle mögliche Unterstützung angedeihen zu lassen, um sich diesen Besitz so bald als möglich zu erwerben.

Soll aber etwas Ganzes hervorgebracht werden, und das Ganze in der Wirklichkeit nicht als ein leeres Spiel erscheinen, so dürfen auch die Schiffer der in den Rhein sich ergießenden schiffbaren Nebenströme von der Rheinschifffahrt nicht ausgeschlossen werden; und sollen sie dieses nicht, so müssen sie auch diese Nebenströme, wenn sie gleich durch mehrerer teutschen Souveraine Länder fließen, frei durchschiffen dürfen.

Sie dürfen weder durch Verbote, noch durch gezwungene Stapelplätze, Gilden, noch durch Zölle, oder andere Abgaben welche die Concurrenz mit andern Wasser- oder Landstraßen nicht zulassen, gehindert seyn: denn wenn sie nicht in den Rhein durch die Nebenströme fahren dürfen, oder ihnen durch Abgaben oder andere Einrichtungen der Nutzen der Schifffahrt entzogen wird, wie sollen sie von der freien Rheinschifffahrt Gebrauch machen können.

Die

Die Erklärung der freien Schifffahrt auf dem Rhein, schließt daher auch die Freiheit der Nebenströme in sich, und verlangt zugleich feste Bestimmungen für Zölle und andere Abgaben; erfordert ferner da, wo man die Flüsse ohne besondern Bau, ohne Leinpfad, nicht befahren kann, — Festsetzung wie es disfalls gehalten werden soll.

So z. B. haben sich nach des G. H. Gaums Zeugniß in den Bemerkungen über den Octroivertrag S. 157. — die Regierungen um die Fahrbarkeit des Neckars von Heilbronn bis Mannheim bisher nichts bekümmert; sondern die Heidelberger Schifferbruderschaft hat jene Flußstrecke auf eigene Kosten im schiffbaren Stand erhalten.

Die Leinpfade aber müssen die Besitzer der an den Ufern gelegenen Güter über diese hingehen lassen; welche Leinpfade der Schiffer ohne besondern Bau zu finden wußte. Hört die bisherige Nichtzunftgenossen ausschließende Neckarschifferbruderschaft auf, so bedarf es auch wegen des Neckars einer andern Einrichtung.

Auf dem Rhein sollten nach §. 39. des Reichshauptdeputationsschlusses der Leinpfad und die zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten aus den Octroigebühren bestritten werden.

Die Octroiübereinkunft hingegen enthält:

1) Jedes Ufer hat seine Baulichkeit privativ zu unterhalten, daher wird der Kostenaufwand nicht aus der Gesammtmasse, sondern aus der abgetheilten Hälfte eines jeden der hohen contrahirenden Partheien genommen.

Art. 33. und 34.

2) Uferbau, Dämme und andere Wasserbauwerke, sind nicht hierunter begriffen, sondern fallen den Landesherrn, Gemeinden oder Privatpersonen welche hiedurch Schutz erhalten, zur Last. Art. 35.

3) Die Herstellung geschieht unverzüglich, sobald die Nothwendigkeit aus den Berichten der Inspektoren erhellt.

4) Den Halfleuten und Pferden darf auf dem Leinpfad kein Hinderniß in den Weg gelegt werden, und alle an ihnen verübte Erpressungen werden mit öffentlicher Strafe belegt.

Der H. G. H. Gaum in den Bemerkungen über den Octroivertrag S. 109. so wie auch in der Abhandlung die Rechte der Staatsgewalt über die Rheinschifffahrt, Mannheim 1809. macht dabei auf die nicht ausgedruckte Bestimmungen, wegen Unterhaltung der Häfen wo keine Hafengelder bezogen werden, auf alle zu Sicherung gegen Durchbrüche nöthige Anlagen, Dämme und Faschienenbau und auf alle solche Arbeiten die blos um der Schifffahrt willen erfordert werden u. s. w. aufmerksam. Hierüber selbst nach geänderten Verhältnissen, neue Bestimmungen nothwendig werden. Allein nicht nur diese, sondern eine Menge Schwierigkeiten werden sich bei den vielen souverainen Staaten, welche mit dem Rhein in Verbindung stehen, erheben; wenn man eine gemeinschaftliche Einrichtung ähnlich der, welche der Octroivertrag hervorbrachte, belieben wollte; und würde man jedem Staat eine specielle Abgabenerhebung von der Rheinschifffahrt, und der der Nebenströme, selbst nach allgemeinen bundesvertragmäßigen Bestimmungen gestatten, so hat die teutsche

Reichsgeschichte klar dargethan, daß selbst unter einem Oberhaupt, und unter höchsten Reichsgerichten, solche Anordnungen nie gehalten worden sind. Es dürfte daher um alle diese Anstände zu heben, kein anderes Mittel aufzufinden seyn: als daß die bei den Rastätter Verhandlungen, und die in dem ersten Entwurf des Regensburger Reichsdeputationsschlusses aufgestellten Grundsätze, sowohl für die teutschen souverainen Bundesstaaten als für Frankreich, die vereinigten Niederländer und die Schweiz, auch beim Wiener Congreß angenommen werden möchten.

Der Regensburger Entwurf vom 23. Nov. 1802. §. 39. drückt sich in diesen Worten aus:

»Alle sowohl auf dem rechten als lincken Ufer erhobenen Rheinzölle sollen aufgehoben seyn, ohne unter irgend einer Benennung wieder hergestellt werden zu können, jedoch mit Vorbehalt der Eingangsgebühren (droits de douanes).

Daß derselbe Satz auch auf die Nebenströme seine Anwendung finden möge, ist aus den angegebenen Gründen recht sehr zu wünschen. Dann wird ferner das Einfachste seyn, den Ufer- und Flußbau, die Erhaltung der Leinpfade, die Errichtung der Ladpläze, der Häfen; die Justiz und Polizei, jedem Staat innerhalb seiner Gränze auf eigne Kosten ganz zu überlassen; jedoch bei peinlichen Vergehungen das Forum deprehensionis auch anzunehmen und diesem es frei zu stellen, ob es den Arretirten nicht gutwillig an das Forum delicti auf dieses Ansuchen herausgeben wolle.

Daß die bei der Rastätter und ersten Regensburger Verhandlung angenommene Abgabenfreiheit der Rheinschiffahrt nicht zur Ausführung kam, davon ist bekanntlich vorzüglich die auf eine Million Gulden jährlicher Einkünfte gesetzte Ausstattung des ehemaligen Herrn Churfürst Erzkanzlers die Ursache. Die ihm angewiesenen Territorialeinkünfte waren auf 650,000 Gulden angeschlagen, es fehlten daher zur Ergänzung noch 250,000 Gulden, welcher Abmangel nach dem Concept des Hauptschlusses vom 23. November 1802. §. 25, durch Anweisungen auf mittelbare Stifter, Abteyen und Klöster gedeckt werden sollte; welches aber Kaiserliche Plenipotenz nicht für ausführbar erachtete und sie daher, und wegen einiger andern wenigen bedeutenderen Entschädigungen für welche auch noch kein Fond ausgemittelt war, veranlaßte in ihren unterm 7ten December 1802. in der drei und dreisigsten Sitzung zur Dictatur gekommenen zehen Berathschlagungspunkten, unter No. VIII. die Beibehaltung der Rheinzölle zu jenem Zweck, in Vorschlag zu bringen; welcher Vorschlag auch nach dem Regensburger Deputationsschluß vom 25. Februar 1803. §. 39. aus den angegebenen Gründen angenommen wurde. Da nun bei der neuen Ordnung der Dinge, diese Verhinderungsursachen hinwegfallen, so sollten auch ihre Wirkungen aufhören. Vorher wollte man ja auch diese Abgabenfreiheit! Und dieses sollten die mit so großer Macht begabte für freien Verkehr der Völker kämpfende Fürsten nicht auch wollen, und nicht durchsetzen können?

Wir leben ja in den Zeiten, wo man wohl weiß, daß um Abgaben von einer Sache zu erhalten, sie

nicht auf dem nächsten Wege von derselben selbst genommen werden müssen. In dem größern Gewerbfleiß der eigenen Unterthanen, in ihrem dadurch vermehrten Reichthum — in dem was Fremde bei ihrem Aufenthalt und ihren Durchreisen in den Ländern, deren Ströme sie durchschiffen, von den Landeserzeugnissen verzehren, in dem Lohn, den sie den inländischen Arbeitern, deren sie bedürfen, reichen, und sowohl in der direkten Besteurung des vermehrten Reichthums der eigenen Unterthanen, als der indirekten Abgaben, der Accise, des Umgelds u. s. w. die von den Nichtunterthanen mehr als vorher erhoben werden, wird all das reichlich ersetzt, was durch die auf die Schifffahrt nicht direkt gelegten Abgaben, dem Kurzsichtigen anscheinend verloren geht. Und welches Heer von Beamten, das Zoll- und andere Abgaben dieser Art erfordern, ist weniger zu besolden? Dann ist ferner zu ermessen, daß durch die Secularisationen der vielen geistlichen Güter, durch die Mediatisirung, so vieler vorher Unmittelbaren, eine reiche Entschädigungsmasse entstanden ist, und Frankreich, die Niederlande, die Schweiz solchen Länderzuwachs erhalten haben, daß wenn je irgend ein Deficit bei den indirekten Abgaben, gegen alle Wahrscheinlichkeit entstehen sollte, sie ihren Völkern und dem allgemeinen Besten, dieses kleine Opfer gerne bringen werden.

Auch muß ohnedieß jeder Staat um des eigenen Gebrauchs willen, seine schiffbaren Ströme in fahrbarem Stand erhalten, und es ist bei der Wasserfahrt nicht, wie bei dem Gebrauch der Landstraßen, die durch die Räder, und die Schwere der Beladung der Wagen leiden. Und das nun was der Leinpfad durch mehrere Pferde als sonst ihn begangen haben würden,

beschädigt werden könnte, ist nicht bedeutend. Werden vollends, wie doch auch von der teutschen Betriebsamkeit zu erwarten steht, die englischen und americanischen Dampfboote und Dampfschiffe nachgeahmt, so bedarf es auch nicht einmal mehr eines Leinpfades.

Daß unter Douanen keine Durchfahrtsabgaben, sondern nur Abgaben, welche auf Waaren, die zum eigenen Gebrauch eines Landes eingeführt oder auf eigne Ausfuhrwaaren gelegt werden, verstanden werden sollen, ist um allen zweideutigen Auslegungen zu begegnen, doch wohl auch noch zu bestimmen.

Jede andere Abgabenerhöhungseinrichtung ist zuverläßig mit so vielen Schwierigkeiten, Collisionen der verschiedenen souverainen Staaten deren Ufer die Wasser des Rheins bespühlen, — verbunden, daß aus diesen Gründen allein, — ihre Nichteinführung dürfte wünschenswerth gefunden werden.

Kranen, Lager-Brücken-Pflaster- und Chausseegelder u. d. g. aber, für die Plätze wo die Natur das Ein- und Ausladen auf dem festen Land gebietet, durch gemeinschaftliche Uebereinkunft im Allgemeinen für Durchfahrgüter zu bestimmen, wird dem Handel, und freien gegenseitigen Verkehr der Völker nützlich seyn.

VI. Kapitel.

Schifffahrtsfreiheit auf andern Strömen Europens neben der des Rheins und den in diesen sich ergießenden schiffbaren Strömen, dann überhaupt mehr Handelsfreiheit unter den europäischen Völkern ist sehr zu wünschen.

Zur Zeit, als die teutsche Hansa im Flor stand, waren ihr nicht nur alle Flüsse Europens, sondern auch

alle Meere geöffnet, und sie war mit der ganzen übrigen Welt in Verbindung, und die übrige Welt mit ihr; wie Fischer in der Geschichte des teutschen Handels ausführlich mit allen nöthigen Beweisen darlegt; und was einmal war — warum soll es nicht wieder da seyn können, nach dem veränderten Zeitgeist? Statt Hansestädte, deren die allgemeine Aufklärung nicht mehr bedarf, trete in ihre Stelle die Handlungswelt jedes Staats, und man überlasse es ihr, welchen Gebrauch sie machen will von der mit allen Staaten gegenseitigen Schifffarths- und Verkehrsfreiheit.

Warum soll es jetzt unmöglich seyn, nicht nur das alte fröhliche Thun und Treiben wieder aufleben, sondern es noch allgemeiner als ehedem werden zu lassen. — Jetzt wo diese Grundsätze erhoben sind zu einem Artickel des allgemeinen Weltfriedens?

Grade durch ein so ausgedehntes wohlwollendes System wie Adam Smith in der Untersuchung über die Natur, und die Ursachen des Nationalreichthums, Garvische Uebersetzung, 3ter Band S. 185. wo er von der freien Ausfuhr- und Einfuhr des Getraides handelt, sich ausdrückt, würden die verschiedene Staaten, welche einen ganzen Welttheil ausmachen, den verschiedenen Provinzen eines großen Reichs ähnlich seyn — so wie unter den Provinzen eines großen Reiches die Freiheit des innländischen Handels, der Vernunft und Erfahrung zu Folge, nicht nur der Theurung am meisten abhilft, sondern auch der Hungersnoth am wirksamsten vorbauet: so würde dieses, durch Freiheit des Ausfuhr- und Einfuhrhandels unter den verschiedenen Staaten eines ganzen Welttheils geschehen. Je größer der Welttheil wäre, je

Bayerische Staatsbibliothek München

mehr der Verkehr unter den einzelnen Theilen, zu Lande, und zu Wasser erleichtert würde, desto weniger würde ein solcher einzelner Theil jenen Bedrängnissen unterworfen seyn, weil der Ueberfluß des einen Landes den Mangel des andern ersetzte.«

Was kleinen Staaten bei einem Beschränckungssystem ihrer Nachbaren, zur Unmöglichkeit wird, können große Mächte zur Wirklichkeit bringen; ohne alle Gefahr; in dem großen Umfange ihrer Länder, in ihrem Ertrag finden sie reiche Mittel, ihre Bedürfnisse nicht nur zu befriedigen, sondern ihren Ueberfluß Andern mitzutheilen, und durch dieses Tauschmittel ihren Wohlstand zu vermehren.

Warum soll es nicht möglich seyn, Jetzt wo die großen gegen Napoleon und der Franzosen Unterjochungssystem verbündeten siegreiche Fürsten nicht nur in Proclamationen, sondern durch einen, Frankreich von dem sie alle so viele Unbilden erlitten hatten, geschenckten großmüthigen Frieden die Wahrheit des Satzes anerkannt haben: daß nur mit dem Wohl der andern Staaten, das Wohl des eigenen bestehen kann?

Jetzt wo der neue König der Franzosen zu seiner Ständeversammlung spricht: daß der Pariser Frieden für alle Fürsten der Christenheit geschlossen sey; welcher Religion wesentliche Lehre, gegenseitige wohlwollende Gesinnungen und Handlungen zum unnachläßigen Gesetz erhebt? Jetzt wo der allgemeine Friedensschluß allen Regierungen der Christenheit die Verbindlichkeit auflegen soll, nicht mehr zu einem Handelsartikel zu machen — von ihren eignen Landsleuten zum Verkauf ausgesetzte Negersklaven?

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Bayerische StaatsBibliothek

Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Welches Schicksal wird der V. Artikel des Pariser Friedens, der von der freien Rhein-Schifffahrt und einem freiern Völkerverkehr spricht, haben? wird es ihm nicht ergehen wie seinen Vorgängern ähnlichen Artikeln enthalten im Westphälischen, Ryswicker, Badener, Wiener, und Lüneviller

Frankfurt am Main 1814

Bibl.Mont. 1798-32,1/6#Beibd.6
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10717700-9